ANNO XL - N. 6 COPIE 180.000 GIUGNO 1934 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Odol
Odol

ALI NEL CIELO

Il «record» mondiale di altezza.

L'11 aprile dell'anno XII, l'asso d'Italia Donati con un velivolo italiano, munito di motore italiano completamente equipaggiato coi più perfetti strumenti di navigazione e di impianti per il volo stratosferico, tutti di produzione italiana, ha battuto il *record* mondiale di altezza — debitamente omologato dalla F.A.I. — raggiungendo la quota di 14.433 metri.

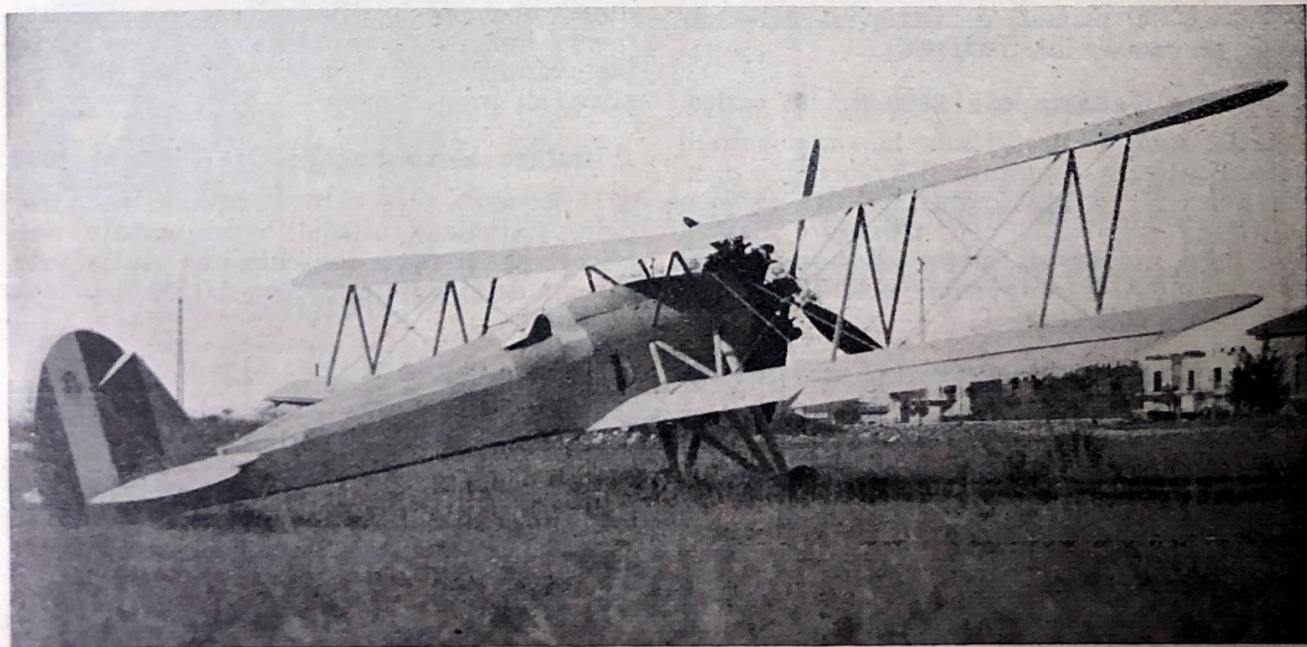
L'ambita vittoria è il risultato di una lunga, laboriosa preparazione di uomini e di tecnica. Basta pensare alle difficoltà del volo stratosferico per comprendere qual valore abbia il conquistato *record* dell'ala italiana. Donati ha raggiunto la massima quota che essere umano non munito di speciali scafandri nè navigante in cabine stagne, possa raggiungere, E' noto infatti che senza questi speciali dispositivi, alle quote di 15.000 metri l'uomo non resiste allo sbalzo della pressione atmosferica perchè si manifestano nel suo organismo terribili fenomeni, quali ad esempio la pressione del basso verso l'alto dei visceri.

Per raggiungere la quota toccata dall'asso Donati occorre un tenace allenamento non tanto al volo, al freddo, quanto alla respirazione con apparecchi ad ossigeno. Il pilota è costretto ad assorbire dal detto apparecchio una determinata quantità di ossigeno che, a partire da una certa quota gli viene somministrato puro; egli ha allora l'impressione di non immagazzinare che uno scarso volume di gas nei suoi polmoni, chè, infatti, normalmente egli in ogni inspirazione immette un volume d'aria, di cui solo un quarto all'incirca occorre ai propri polmoni. Nel volo ad alta quota egli deve perciò costringersi ad una ridotta inspirazione: deve obbligarsi a respirare a comando di uno speciale strumento (oscillografo) il quale gli indica l'ampiezza delle sue inspirazioni.

In queste condizioni, avviluppato negli speciali indumenti che debbono proteggerlo dal freddo, legato al suo sedile, con l'occhio fisso a tutti i complicati strumenti di bordo, comandando non solo il suo perfetto velivolo ma la sua stessa anima, Donati ha conquistato all'Italia uno dei più ambiti trofei, largamente battendo il *record* mondiale di altezza stabilito nel settembre 1933 da un aviatore francese.

L'apparecchio col quale è stato conquistato il *record* è un «Caproni Ca. 113 Speciale» biplano monoposto. Le sue dimensioni principali sono: apertura alare m. 14,15, lunghezza m. 8,20, altezza m. 2,30, superficie portante mq. 32,25.

I precedenti *records* di altezza sono registrati nella tabella seguente:

Anno	Metri	Nazione	Anno	Metri	Nazione
1909..	453	(Francia)	1923..	11.145	(Francia)
1910..	3.100	»	1927..	11.710	(Stati Uniti)
1911..	3.910	»	1929..	12.739	(Germania)
1912..	5.610	»	1930..	13.157	(Stati Uniti)
1913..	6.160	»	1932..	13.404	(Inghilterra)
1920..	10.093	(Stati Uniti)	1933..	13.661	(Francia)
1921..	10.518	»			

CAPRONI 113 SPECIALE CON MOTORE ISOTTA FRASCHINI («RECORD MONDIALE DI ALTEZZA M. 14.433).

Un concorso per l'aerostazione di Milano-Linate

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per il progetto della stazione passeggeri dell'aeroporto civile di Milano-Linate. La stazione dovrà contenere tutti i servizi inerenti al movimento dei passeggeri, delle merci e dei bagagli, nonchè la direzione civile dell'aeroporto. Il costo presunto complessivo dell'edificio non dovrà superare l'importo di Lit. 3.000.000.

Un primato internazionale femminile di altezza con idrovolante conquistato all'Italia.

Il giorno 5 maggio 1934-XII, l'aviatrice marchesa Carina Negrona ha effettuato presso l'idroporto « Bacino Mussolini » di Genova un volo d'altezza su idrovolante « Breda 15 » munito di motore « Isotta Fraschini Asso 80 », per stabilire il primato internazionale femminile di altezza della classe C bis (idrovolanti).

L'apparecchio ha decollato dall'idroporto alle ore 15,24 ed ha ammarato alle ore 17,33 raggiungendo l'altezza di m. 5554 determinata dal barografo e convertita in metri secondo le tabelle *standard* della Federazione aeronautica internazionale.

Il R. Aero Club d'Italia ha esaminato i verbali relativi al controllo sportivo del volo, ed avendo constatato che esso è stato effettuato in conformità dei regolamenti sportivi della F. A. I. ha omologato la quota raggiunta dall'aviatrice in m. 5554, stabilendo che l'aviatrice ha conquistato i seguenti primati: *a*) primato internazionale femminile d'altezza della classe C bis (idrovolanti); *b*) primato internazionale femminile di altezza per idrovolanti leggeri della seconda categoria, classe C bis.

Il precedente primato femminile internazionale della stessa classe apparteneva all'aviatrice Marien Edy Conrad (m. 4103).

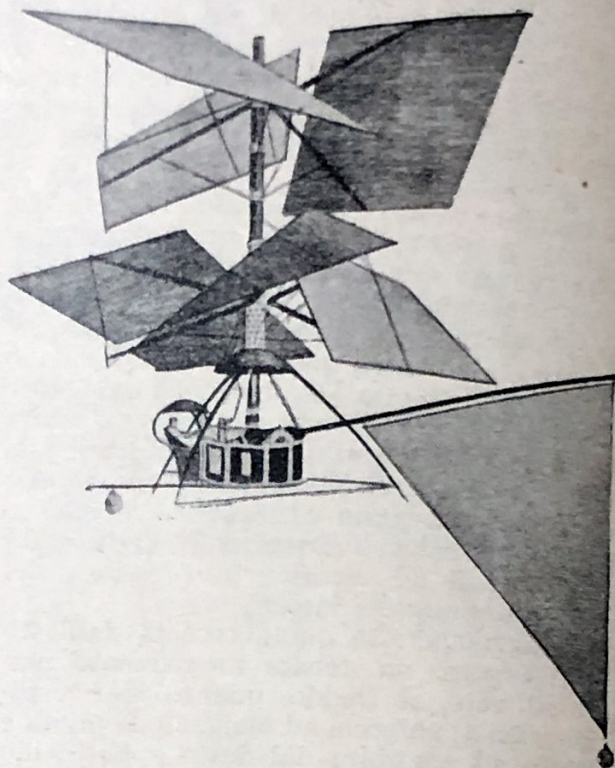
Il R. Aero Club d'Italia ha trasmesso i documenti relativi al volo alla F. A. I. per l'omologazione dei primati e l'iscrizione nella tabella dei *records* internazionali.

Il primato d'altezza con 2000 kg. di carico.

Il R. Aero Club d'Italia ha omologato il volo di altezza compiuto il 12 maggio u. s. dai piloti N. di Mauro e G. Olivari, che con carico di kg. 2000, con trimotore Savoia Marchetti munito di motori Pegasus hanno toccato gli 8438 m. attribuendosi il primato nazionale della classe C.

Ai margini della storia: l'elicottero Sarti.

Un secolo fa, e precisamente nel maggio del 1823, nella galleria del Conte Aldovrandi, in Bologna, veniva esperimentato un modello di elicottero progettato dall'italiano Vittorio Sarti. Piccolo era il modello ed azionato a mezzo di molle, ma più audace era la concezione dell'inventore, il quale vedeva la sua macchina volante azionata a vapore.

L'aeroveliero — così fu chiamato dall'inventore Sarti — era costituito da due alberi verticali, l'uno compenetrato nell'altro,

sostenenti vele inclinate rispetto al piano dell'orizzonte e formanti una specie di doppia spira. Questi due sistemi di vele posti in movimento dalla doppia rotazione degli alberi (in senso opposto l'uno all'altro) dovevano produrre una specie di vortice e conseguentemente l'innalzamento della macchina. Completavano il sistema una navicella e il dispositivo di propulsione.

Il traffico aereo italiano dal 1926 al 1933.

Il seguente prospetto, compilato sulla base delle statistiche ufficiali recentemente pubblicate per il 1933, consente una esatta valutazione dello sviluppo preso dal traffico aereo italiano:

Anno	Lunghezza della rete aerea (km.)	Chilometri volati	Traffico effettivo					
			Passegg. N.	Posta kg.	Giornali kg.	Bagagli kg.	Merci kg.
1926	3.844	523.122	3.991	1.571.930	—	30.454	10.453
1927	4.664	1.327.656	9.757	6.699.490	—	102.332	37.488
1928	8.644	1.991.809	15.629	9.880.424	11.414	167.539	60.508
1929	13.332	3.008.965	25.034	25.029.004	39.224	322.110	134.815
1930	14.899	4.438.912	38.361	41.674.934	26.109	474.759	137.610
1931	18.723	4.398.871	33.650	71.107.471	34.834	446.878	153.286
1932 (1)	20.940	4.930.909	46.071	62.530.433	216.678	578.147	171.953
1933 (1)	18.299	4.763.863	43.126	62.888.147	238.669	565.818	188.723

(1) Compreso il traffico verificatosi sulle linee aeree coloniali.

Anche il servizio aereo Amsterdam-Batavia farà scalo a Brindisi.

E' stato ripreso, attraverso l'aeroporto di Brindisi, il servizio aereo tra Amsterdam e Batavia (Indie Olandesi), gestito dalla società olandese K.L.M.

L'apparecchio trimotore, che fa scalo anche a Roma, giunge ogni venerdì ad Amsterdam, per riprendere nella stessa giornata il volo verso Batavia. Nel venerdì successivo si ha poi l'arrivo a Batavia e il proseguimento per Amsterdam. Con la ripresa di tale servizio aereo, otto importantissime linee aeree internazionali fanno scalo all'aeroporto di Brindisi.

Nuovo motore a vapore per aeroplani.

Un ingegnere di Berlino, H. Hüttner, ha progettato un aeroplano gigante azionato da motore a vapore.

L'inventore sostiene di aver superato la difficoltà del peso nel designare per il detto apparecchio il motore a vapore, nel quale si combina la caldaia con la turbina. Fantastica appare la distanza che l'apparecchio dovrebbe coprire con un volo senza scalo. Infatti il progettista ritiene che voli dalla Germania al Giappone, S. Francisco, Città del Capo, Rio de Janeiro e Singapore, potrebbero essere compiuti dal suo apparecchio in una sola tappa, con carico di una tonnellata. Economico sarebbe anche il rendimento del motore nei confronti degli attuali a scoppio.

I piani di detto apparecchio, sottoposti all'esame di esperti, sono stati giudicati teoricamente soddisfacenti.

L'apparecchio avrebbe le seguenti caratteristiche:

apertura alare	m.	32,89
lunghezza	»	20
carico utile		una tonnellata, per un volo senza scalo di 60 ore.
velocità		230-260 miglia all'ora
autonomia		60-70 ore senza fermate.

Berlino-Londra in quattro ore.

Il traffico aereo tedesco si arricchirà durante la prossima stagione estiva di una nuova importante linea aerea. Essa farà effettuare con apparecchi «Junkers 52» un servizio aereo giornaliero tra Londra e Berlino. La rotta verrà coperta in 4 ore circa, e l'orario è combinato in maniera tale che durante la stessa giornata ci si potrà recare a Londra o a Berlino e ritorno, disponendo pure di largo tempo di sosta.

L'aviazione commerciale in Austria.

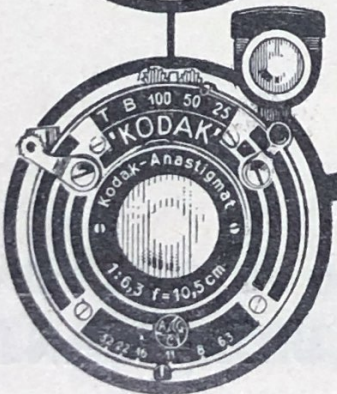
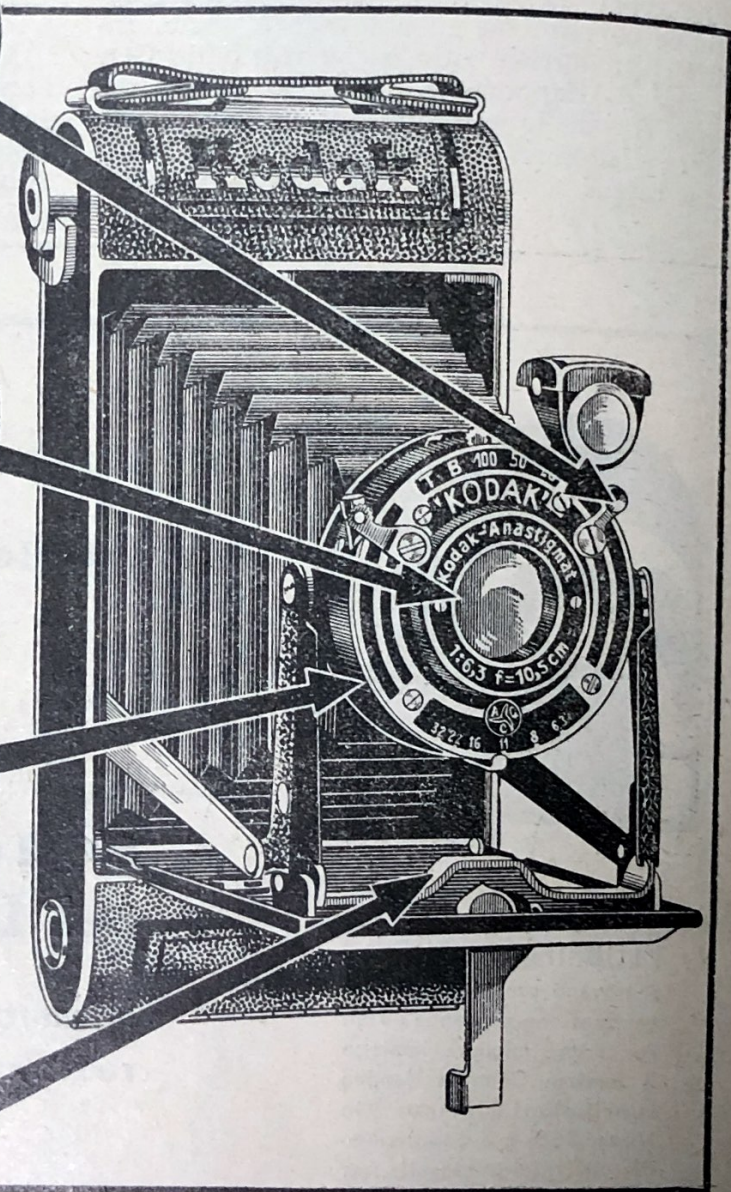
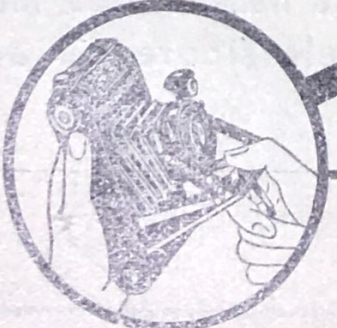
La Compagnia austriaca di navigazione aerea «Oelag» ha pubblicato il suo 11° rapporto annuale. La crisi economica ha avuto per risultato una diminuzione nel traffico dei passeggeri, delle merci e dei bagagli, mentre la

Eccezi

Staccate il tagliando: esso vi dà sul prezzo incredibilmente

L'autoscatto che permette di fotografare sé stessi col nuovo Junior 620 di lusso munito di otturatore Pronto S.

L'obbiettivo anastigmatico Kodak f. 6,3 del Junior 620 di lusso, che permette di operare anche in condizioni di luce sfavorevoli.

L'otturatore Pronto S. munito di diaframma ad iride, ed avente 3 rapidità di istantanea oltre la posa e la semi-posa.

Il semplicissimo dispositivo di apertura e chiusura del nuovo Kodak Junior 620 di lusso.

Formato 6×9 cm.

onale!

diritto alla riduzione di L. 40
basso di L. 210 fissato pel

KODAK JUNIOR 620

DI LUSSO, ANASTIGMATICO F: 6,3

Anche voi avete sempre sognato di ottenere belle fotografie; eccovi un' occasione unica per soddisfare il vostro desiderio

con sole **L. 170.-**

Recatevi subito dal più vicino rivenditore di articoli fotografici e chiedetegli che vi mostri questo nuovissimo apparecchio realizzato dalla grande organizzazione Kodak. Le limitate disponibilità di Kodak Junior di Lusso concesse pel mercato italiano a queste eccezionali condizioni potrebbero esaurirsi molto prima del 15 Giugno, termine fissato per questa speciale campagna fotografica.

Affrettatevi!

posta è aumentata. Nell'aviazione, tuttavia, la diminuzione è stata meno sentita che negli altri mezzi di trasporto. L'incremento della posta aerea avrà il suo pieno sviluppo quando potranno funzionare per tutto l'anno i servizi notturni. In complesso, sono state fatte funzionare otto linee con un totale di 549.623 chilometri percorsi, 1.593.423 passeggeri-chilometro, 96.030 chilogrammi di bagagli, 17.308 di posta, 66.863 di merci. Regolarità 98 %.

Voli celeri dell'aviazione olandese.

Un nostro consocio, il signor Herman Besselaar di Hillegersberg (Olanda), attentissimo lettore della nostra Rivista per la quale ha parole di viva lode, ci comunica alcune notizie interessanti sull'aviazione olandese, a complemento di quelle da noi pubblicate a varie riprese. Egli ci fa conoscere così che sulla linea aerea di navigazione per le Indie Olandesi un apparecchio normale di servizio ha compiuto il volo Amsterdam-Bandoeng (Giava) in 4 giorni, ritornando poi alla base di partenza in egual tempo: tempo di *record*.

Il *Zilvermeeuw*, che fa servizio giornaliero sulla linea Amsterdam-Berlino-Amsterdam ha compiuto alcune settimane fa il volo Amsterdam-Berlino, coprendo tale distanza in sole ore 1,55. Anche questo è un *record* di velocità pel servizio in parola.

Il traffico aereo inglese.

Il traffico aereo fra il Continente e le Isole Britanniche e viceversa si è chiuso, per il 1933, con un totale di 87.539 passeggeri trasportati a bordo di linee regolari. Sulla linea Berlino-Londra-Berlino furono trasportati 3750 passeggeri. Si prevede che questa cifra aumenterà notevolmente durante l'anno in corso.

Nuovo autogiro britannico.

E' stata iniziata per conto del Ministero dell'Aria britannico, la costruzione di un autogiro che possiederà doti speciali di sicurezza e comodità. Si tratta di un'edizione ampliata del biposto a comando diretto di La Cierva, che può veleggiare e librarsi quasi immobile, oppure spostarsi in volo orizzontale a più di 100 miglia all'ora. Il nuovo apparecchio potrà trasportare comodamente 4 persone in cabina chiusa. Per la sua attitudine a librarsi, spostandosi in ragione di sole 5 miglia all'ora, il nuovo autogiro si potrà considerare perfettamente sicuro. I suoi comandi saranno inoltre assai più semplici di quelli di qualsiasi altro tipo sinora costruito. Una semplice asta pendente dall'alto sarà sufficiente alla manovra dell'apparecchio giacchè spostandola opportunamente si potrà ottenere che l'apparecchio salga, discenda o viri. Le pale girevoli

GAZZETTA UFFICIALE
D'ITALIA
PARTE PRIMA
Camionisti !
METTETEVI IN REGOLA
COI DISPOSTI DI LEGGE
(Il Decreto 8 Dic. 1933 n. 1740)
(è già in vigore!)
LA
FABBRICA ITALIANA
MAGNETI
MARELLI
VI OFFRE
I MIGLIORI SERVOFRENI
AI PREZZI PIÙ VANTAGGIOSI
TIPO DI ISTALLAZIONE
PARTICOLARMENTE ECONOMICA
Per AUTOCARRI e RIMORCHI di VECCHIA COSTRUZIONE

dell'elica portante sono sistemate ad angoli variabili a seconda delle evoluzioni che l'apparecchio deve compiere; quest'angolo varierà automaticamente in dipendenza del movimento della leva di comando.

Il modello attualmente elaborato è munito di doppio comando con sedili per due piloti affiancati. Questo apparecchio sarà il più grande del genere.

Primo decollo di un velivolo a vela senza coda, rimorchiato.

Sono stati eseguiti in Germania i primi esperimenti pel decollo di un velivolo a vela senza coda, rimorchiato da un apparecchio da turismo.

Il decollaggio è avvenuto senza incidenti. Dopo aver raggiunto un'altezza di 1000 metri il velivolo senza coda fu sganciato ed è atterrato felicemente dopo 15 minuti di volo.

Un grandioso progetto di aviolinee inglesi.

E' in avanzato studio un progetto per la realizzazione di aviolinee mondiali gestite dall'Inghilterra.

Detto progetto comprende il collegamento dell'Inghilterra con il Canadà e Terranova e si prefigge lo scopo di:

a) assicurare un rapido collegamento con l'Estremo Oriente, Via Canadà;

b) ridurre da sei giorni e mezzo a quattro il viaggio tra Londra e Montreal;

c) congiungere il Canadà con tutte le comunicazioni ferroviarie ed aeree degli Stati Uniti ed accelerare i servizi postali della zona.

E' stata conseguentemente decisa la costituzione di un'aviolinea Montreal-Vancouver (2500 miglia). Da Vancouver, con i mezzi ordinari, la posta verrà inviata in Giappone ed in Cina.

Il nuovo servizio atlantico farebbe capo in estate a Belle Isle, dove aeroplani provvederebbero a trasportare la posta a Shediac (500 miglia); d'inverno lo scalo sarebbe a Capo Race da cui aeroplani porterebbero pure la posta a Shediac (550 miglia).

Il tributo dell'aviazione tedesca durante la guerra 1914-18.

Può essere interessante per più di un lettore di questa rubrica aeronautica il conoscere i dati che riferiscono il tributo pagato dall'aviazione germanica durante la grande guerra, e che abbiamo ricavato da una recente pubblicazione commemorativa.

Il 2 agosto 1914 l'aviazione tedesca contava 34 squadriglie di 6 apparecchi, 7 squadriglie da artiglieria di 4 apparecchi, 8 parchi e 7 squadriglie di riserva.

Nel 1916 rendendosi conto dell'incontestabile valore dell'aviazione in guerra, la Germania stabiliva un programma per la primavera

del 1917, che prevedeva il rinforzo delle squadriglie di artiglieria da 4 apparecchi a 5, la fusione delle squadriglie da artiglieria da campagna, come pure la creazione di altre 6 nuove squadriglie.

Alla fine del 1917 raddoppiava le squadriglie da caccia esistenti, creandone 40 nuove, e 17 da osservazione. Riorganizzava il macchinario necessario per la produzione mensile di 2000 apparecchi e di 2500 motori. Toglieva quindi dal fronte 7000 specialisti e li incorporava nelle officine, accordando precedenza alle fabbriche di aeroplani e di sottomarini.

Le perdite tedesche durante la guerra si elevarono alle cifre seguenti: morti 2447 ufficiali e 2431 sottufficiali e soldati; feriti 2500 ufficiali e 2603 sottufficiali e soldati.

Perdite di materiali: 2128 apparecchi abbattuti in combattimento, 189 di questi sul fronte dell'est. A questo numero vanno aggiunti 1000 apparecchi distrutti per altre cause.

Nell'ottobre 1918 aveva in servizio al fronte 309 squadriglie e 16 di riserva.

Il consumo mensile di combustibile, che nel 1914 era di 600 tonnellate, salì a 7000 nel 1918.

L'aviazione tedesca lanciò 855.280 bombe da kg. 12; 167.225 da kg. 50; 34.356 da kg. 100; 15.376 da kg. 300; 710 da una tonnellata; con un totale di 27.386 tonnellate.

Nel maggio 1915 eseguì 400 fotografie aeree, e 4000 nel 1918.

L'industria tedesca produsse durante tutta la guerra 47.637 apparecchi. (In Francia se ne costruirono nello stesso periodo 67.982 ed in Inghilterra 50.000).

Linea aeropostale diretta Inghilterra-Australia.

E' stata accettata dal Governo Federale australiano l'offerta della nuova Compagnia australiana Quantas Empire Airways, per il completamento della linea aeropostale Inghilterra-Australia, e precisamente per il tratto Singapore-Darwin-Brisbane.

L'intero viaggio Londra-Brisbane potrà essere effettuato — in un primo tempo — in 14 giorni. Il servizio avrà inizio verso la fine del corrente anno.

Linee aeree con dirigibili nell'Estremo Oriente.

Secondo notizie fornite dal giornale giapponese *Nichiran Shogy*, a cura del Sindacato sono state avviate trattative per la realizzazione di un progetto di impianto di servizi aerei sul percorso Tokyo-Batavia-Shanghai-Hsingking da effettuarsi con dirigibili del tipo Zeppelin. Tali aeronavi dovrebbero avere installazioni per il trasporto di 150 passeggeri e di 20 tonnellate di posta.

Il progetto ha avuto l'approvazione della Marina giapponese.

Anno XL — Sommario del Fascicolo di Giugno — N. 6

Abbonamento per il 1934: L. 13,50 (Estero L. 33,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

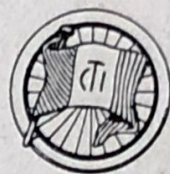
Per i versamenti nel Regno Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL - N. 6 Giugno 1934 (A. XII)

OPERE NUOVE O RINNOVATE

L'attività del Touring non si arresta nè languisce.

Con i due volumi della *Guida Pratica ai luoghi di soggiorno e di cura* pubblicati dal T. C. I. e distribuiti ai Soci nel 1932 e nel 1933, questi ultimi hanno avuto una completa rassegna delle stazioni che, in numero stragrande, sono diffuse lungo le coste marine d'Italia, così della Penisola come delle isole.

Col volume che in questi giorni va in distribuzione a tutti i Soci, il terzo della serie, si inizia la descrizione delle Stazioni alpine d'Italia. Il compito che il Touring si è assunto ponendo mano a questa illustrazione è vastissimo. Innumerevoli, si può dire sono nelle Alpi i luoghi che Natura ha dotato di bellezze e di clima favorevole al riposo estivo: siano essi borghi adagiati sul fondo delle valli ombrose in mezzo ai castagneti, siano villaggi scaglionati a varie altezze sui versanti in mezzo alla variopinta scacchiera dei coltivi, siano infine piccole frazioni appollaiate su pianori e terrazzi, circondate da faggete e da abetine, o casali disseminati in ampie vallee di pascoli o a cavaliere di gioghi aereati, su su fino ai circhi terminali delle valli, dove tutto intorno s'apre la corona delle vette scintillanti di ghiacci: infinita varietà di paesaggi, inesauribile gamma di condizioni climatiche.

Ma non nelle sole Alpi le località adatte al riposo estivo sono numerose: gli Appennini ne offrono essi pure un numero grandissimo, che bisogna pur mettere in valore rendendole note agli Italiani. Vi sono infine le stazioni idrominerali propriamente dette, che per una ragione pratica occorre severare dalle precedenti, anche perchè la clientela che le frequenta è sovente diversa da quella accorrente alle altre località di semplice soggiorno.

Per queste considerazioni il Touring ha dovuto formare un piano d'illustrazione che

LA BORGATA DI VALTOURNANCHE CON LO SFONDO DELLE GRANDES MURAILLES E DELLA DENT D'HÉRENS. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

condurrà alla graduale pubblicazione di parecchi volumi: complessivamente quattro, di cui due dedicati alle stazioni delle Alpi; uno destinato alla descrizione delle Stazioni idrominerali, uno alle Stazioni delle Prealpi, delle regioni dei Laghi e dell'Appennino.

Così la « Guida Pratica ai luoghi di soggiorno e di cura » (che con i due volumi già pubblicati riflettenti le stazioni marine formerà un *corpus* di ben sei volumi), verrà a fornire un quadro organico, completo e veritiero del ricchissimo e svariatissimo patrimonio italiano in fatto di stazioni di cura e di soggiorno.

Il favore incontrato da questa pubblicazione ha trovato autorevole conferma in una significativa decisione dell'Ente Nazionale Industrie Turistiche, il quale ha richiesto che venissero posti a sua disposizione i volumi, già pubblicati, dedicati alle Marine d'Italia; e li ha tradotti e ripubblicati in lingua francese, inglese e tedesca diffondendoli largamente anche all'Estero.

⁂

Il volume che viene ora inviato ai Soci — e non è questo il primo dell'annata, chè essi hanno già ricevuto il V° volume della collezione « Attraverso l'Italia » che illustra la « Toscana » (1ª parte, con Firenze e Prato) e i tre nuovi fogli della « Carta d'Italia » al 500.000 (N. 4-5-6) — è dedicato alle *Stazioni alpine del Piemonte e della Lombardia*. La zona in cui esse si distribuiscono è realmente di straordinario interesse, per la grandissima varietà di paesaggio non solo, ma per le multiformi caratteristiche dell'abitato alpestre. Dai grandiosi quadri alpini dell'alta vallata della Dora Baltea e delle sue valli affluenti, dove ogni elemento del quadro alpino assume proporzioni smisurate in rapporto all'ambiente in cui gli umani raccolgono le loro case dalla tipica architettura, nelle quali la pietra e il legname sono utilizzati in sapiente adattamento di funzioni e di linee e di volumi, si passa per gradi, così procedendo

(fot. Bott. d'Arte Alp., Courmayeur)

IL GRANDIOSO SPETTACOLO OFFERTO DALLA CONCA DI COURMAYEUR E DALLA CATENA DEL M. BIANCO. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

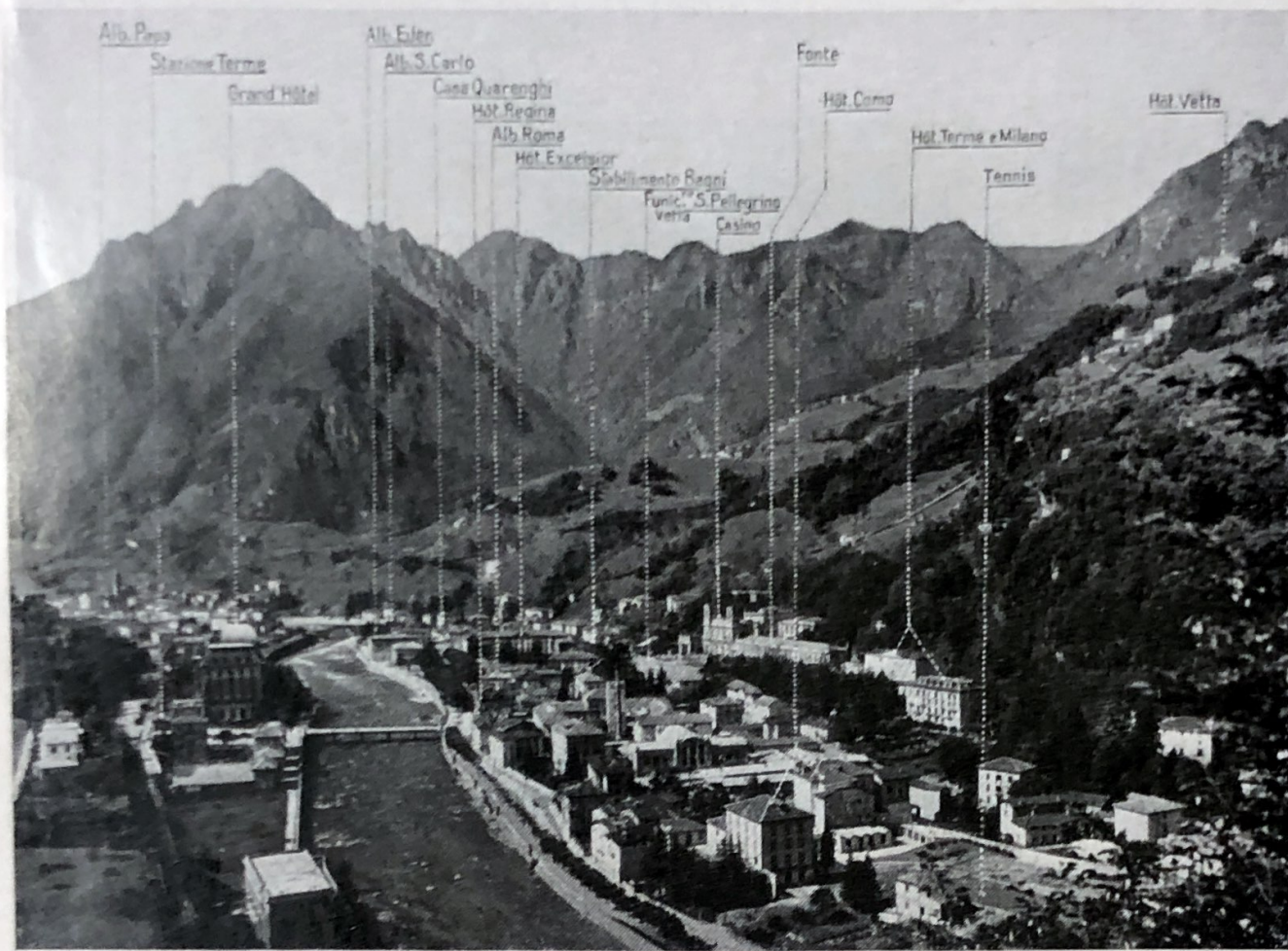
(fot. G. Colombi, Milano)
L'AMENA, SOLEGGIATA CONCA DI BORMIO (ALTA VALTELLINA). (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

verso le Marittime come anche verso le Alpi Centrali, a paesaggi più blandi, più idillicamente composti in linee di maggior calma e serenità, che trovano tuttavia qualche accentuazione alpina, anche notevolissima, particolarmente nell'Ossola, nell'Alta Valtellina e nell'Alta Valcamonica. La varietà del paesaggio, del resto, deriva non solamente dalla diversa imponenza o dalla diversa elevazione delle masse, ma anche dalla natura geologica del terreno. È così, per esempio, che può accadere in alcune zone del Piemonte (nella Val Maira e in Val di Susa), come in altre della Lombardia (V. di Scalve, media V. Camonica) che il visitatore riceva l'impressione di trovarsi in un mondo dolomitico, a motivo delle rocce calcari e dei particolari aspetti che esse quivi assumono, tipiche di dette formazioni, sotto l'azione delle forze esogene della natura.

Nella vasta regione compresa nel volume attuale della « Guida Pratica », racchiudente la descrizione delle stazioni dell'alta Valle del Tanaro, delle Valli di Mondovì, di Cuneo, di Saluzzo, del Pinerolese, di Susa e di Lanzo, poi ancora di quelle del Canavese e dell'Aostano, della V. Sesia e dell'Ossola; infine del Chiavennasco, della Valtellina, del Bergamasco e dell'alto bacino dell'Oglio, se larghissima può essere la scelta delle località di sosta, a seconda delle tendenze e dei gusti paesistici, meno facile lo è nei riguardi dei requisiti turistico-alberghieri, quando proprio non si voglia dedicarsi al campeggio, o affidarsi al caso, che talora può riservare sorprese non del tutto gradevoli.

È appunto sotto questo riguardo che la « Guida pratica » si rivela preziosa, offrendo tutti gli elementi necessari per prevedere quali comodità si potranno trovare in un qualsiasi albergo o in una data località. Le fotografie — numerose e di rara evidenza — risultano anch'esse di grande aiuto, poichè a un solo sguardo dicono l'aspetto del luogo e la posizione degli alberghi.

La raccolta e il coordinamento del materiale che ha servito per la compilazione ha dato naturalmente occasione a utili constatazioni e osservazioni; questa, ad esempio, che ovunque nell'ampia cerchia considerata si nota un confortante progresso nell'ospitalità alberghiera, non solo come quantità di esercizi, ma specialmente come qualità di arredamento e di servizi.

Così, non sono più rari neppure nelle piccole località di montagna il termosifone e l'acqua corrente in ogni camera: e tutte, o quasi, le nuove costruzioni alberghiere che sorgono comprendono questo impianto, la cui esistenza è oggi da molti richiesta come con-

(*Fotocelere, Torino*)

LA CONCA MONTANA DI SAN PELLEGRINO-TERME (V. BREMBANA). (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

dizione minima e « sine qua non ».

È da augurare che in nuove edizioni del volume si possano constatare sempre maggiori progressi; e la nostra pubblicazione che mostra imparzialmente i pregi e i difetti dell'ospitalità in ogni singolo luogo, potrà forse contribuirvi. Fra l'altro auguriamo che sia più sentita la necessità di creare piccoli boschi e zone ombrose nelle stazioni climatiche di montagna.

Intendiamoci: non si tratta qui di affrontare il problema del rimboschimento in tutta la sua gravità; si tratta semplicemente, per le stazioni alpine, di alberare dei viali, di creare nelle immediate vicinanze dei nuclei abitati delle piccole zone di frescura e d'ombra che diano refrigerio a tutti coloro che per ragioni varie non intendono di fare giornalmente e ripetutamente i quindici minuti o la mezz'ora di strada per raggiungere il bosco autentico: che c'è, ma si trova lontano dall'abitato. Noi siamo sicuri — e abbiamo avuto occasione di dirlo altra volta — che l'attuare questo programma significherebbe moltiplicare al più alto grado la valorizzazione di tanti centri turistici di montagna; e nutriamo assoluta certezza che la spesa per la creazione di questi piccoli, ma desideratissimi parchi risulterebbe altamente produttiva di una immancabile ricchezza nell'avvenire.

Chiudiamo infine con una osservazione che ci viene suggerita anch'essa dall'esame del volume.

La crescente importanza di una vera e propria stagione invernale in alcune stazioni, già si riflette in questa guida. Nelle località più favorite dalla positura e dall'esposizione, la frequentazione invernale supera già di parecchio quella estiva. Basta citare il Colle di Sestrières, ove è sorto in pochi anni tutto un centro di diporti invernali, il più importante d'Italia, che fin d'ora richiama una clientela internazionale; la stazione di Clavières, di meno recente fondazione, e, in Lombardia, il Passo del Tonale e il Giogo della Presolana.

Non v'è dubbio che l'immancabile sviluppo del turismo e degli sports della neve, offrendo a molti esercizi alberghieri un periodo di apertura più prolungato, avrà una benefica influenza sull'evoluzione alberghiera nella

(fot. F. Micheletti, Brescia)
L'ALTA VALLE CAMONICA E LA CONCA DI PONTEDILEGNO. (SAGGIO DELLE ILLUSTRAZIONI DELLA « GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA »).

zona alpina, ed è bene che anche altre stazioni, oltre le già nominate, le quali hanno pure i requisiti di innevazione e di positura necessarî, ma non posseggono ancora un attrezzamento adeguato, pensino gradatamente a provvedervi.

***

Ed ora parliamo, chè lo merita, dell'opera di rinnovamento della *Guida d'Italia*. Questa procede col ritmo sicuro degli anni precedenti. È or ora uscito il volume che illustra la *Venezia Giulia e la Dalmazia* (1); con esso — e con quello che seguirà fra breve, descrivente l'Emilia — tutta l'Italia Settentrionale dalle Alpi Occidentali e dal Mar Ligure al Nevoso e alle coste orientali dell'Adriatico, divisa in 7 volumi regionali, si troverà alla terza edizione, fatta eccezione solo per i volumi dedicati al Piemonte e alla Lombardia, i quali, per essere stati i primi usciti della vasta opera, si trovano già alla quinta.

Della *Guida della Venezia Giulia e della Dalmazia* si è già parlato brevemente nel fascicolo dell'aprile scorso (alla pag. 107 del notiziario) della Rivista; ma non sarà inutile tornare sull'argomento.

La materia trattata nel volume ora edito aveva nella seconda edizione il titolo di « Le Tre Venezie, terzo volume » e andava da Treviso al confine orientale; in questa terza, che come il suo nome rinnovato rivela, vuole seguire un più rigoroso criterio regionale, si descrive il territorio che va dal corso del Tagliamento a Fiume e dalla cresta delle Alpi Carniche a Lussino. Vi si comprende dunque, come ormai fanno molti, se non tutti i geografi, anche la provincia di Udine, come quella che ebbe sempre vivi rapporti con le terre goriziane, e fu insieme con la Venezia Giulia, propriamente detta, la terra della riconquista dopo la Vittoria Sacra, e ha, vera «marca » del nord-est, una estesa linea di confine nazionale.

È quasi superfluo aggiungere che la presente edizione mostra, rispetto a quella che l'ha preceduta, un profondo rinnovamento, non solo perchè ciò è nelle tradizioni delle Guide del Touring, le quali col rinnovarsi si perfezionano, e perchè l'aggiornamento è stato in ogni parte di essa profondo e spinto al

(1) *Venezia Giulia e Dalmazia*, con 30 carte geografiche, 19 piante di città, 14 piante di edifici, e 18 stemmi; volume di pag. 720: **L. 18** per i Soci del T. C. I., **L. 36** per i non Soci. (Spedizione raccomandata L. 2, estero L. 4).

(*Ed. A. Schroll, Vienna*)

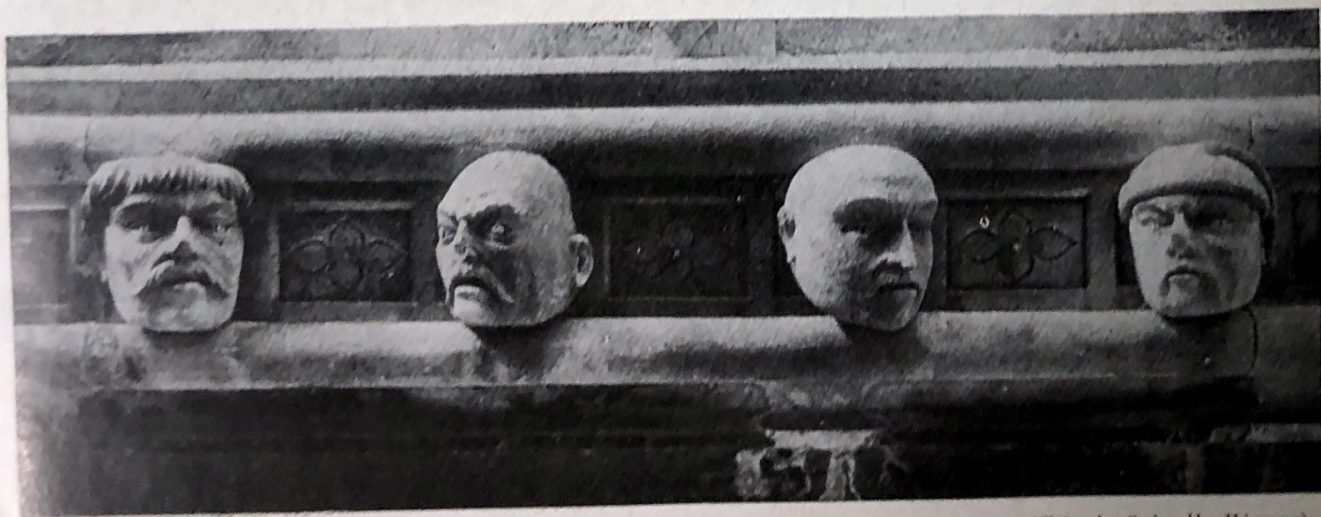
TRAÙ - FREGIO CON PUTTI NEL BATTISTERO.

massimo grado possibile nella materia turistica che non è mai statica, ma anche perchè la più rigorosa divisione regionale ha reso possibile una più esatta visione nello *sguardo d'insieme* e una più precisa distribuzione di *itinerari* nella parte descrittiva.

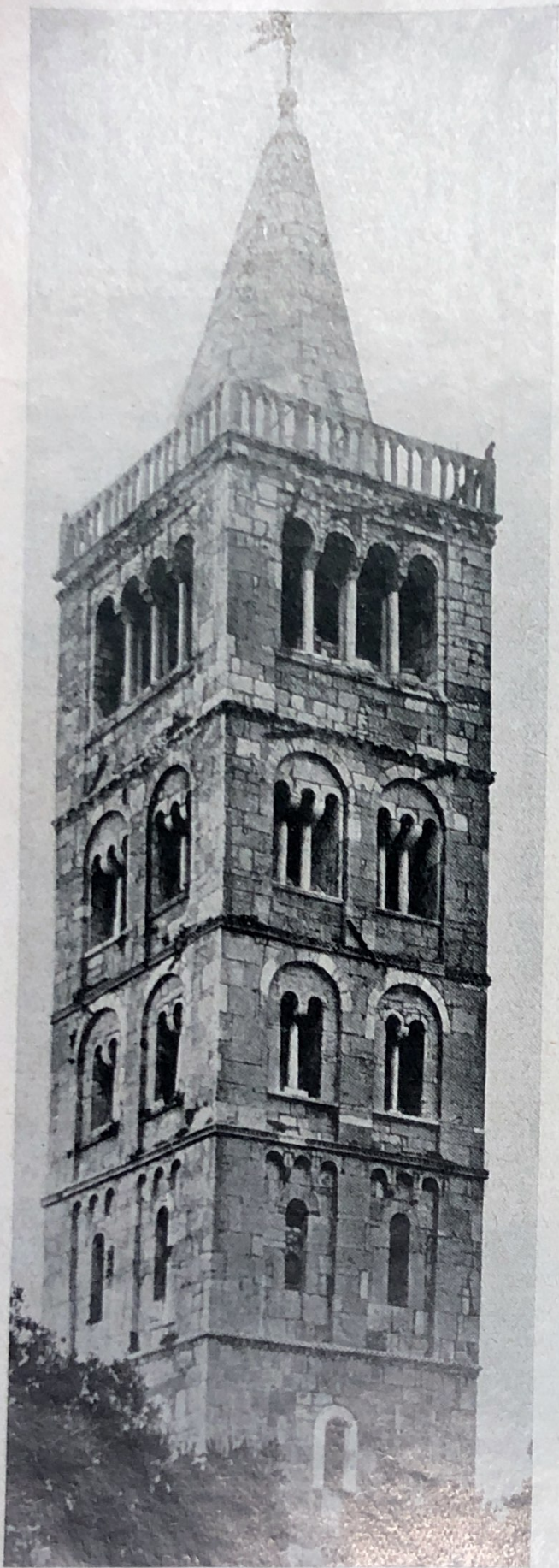
Licenziando nel 1920 gli allora due volumi della prima edizione della *Guida delle Tre Venezie*, l'autore — il nostro grande Luigi Vittorio Bertarelli — scriveva che le regioni nord-orientali dell'Italia erano state definite il paese delle meraviglie. Felice sintesi! Tre regioni invero affascinanti, ma pur quanto diverse fra loro e per caratteri anche contrastanti. Il Veneto è essenzialmente la regione dell'arte e la terra ove la sapienza politica e civile della stirpe italica fece, dopo Roma, le sue maggiori prove; territorio piano o variato di colli, terra classica delle risorgive, campagna feconda riposante; la Venezia Tridentina, che consta essenzialmente della valle montana dell'Adige e dei suoi affluenti è il regno delle Dolomiti severe e pittoresche, ove la vita è più aspra e l'arte meno vistosa e più raccolta, spesso con spiccato carattere casalingo e popolare; la Venezia Giulia è fisicamente la più varia, come quella che dall'eccelsa barriera delle Carniche e dalla tormentata catena delle Giulie discende alle lagune dell'Alto Adriatico e alle ridenti marine dell'Istria; ma è particolarmente la terra delle grotte e in genere del carsismo, che vi assume i più vari e grandiosi aspetti.

Nella sua qualità di territorio di confine la Venezia Giulia assolse un compito storico analogo a quello del Piemonte, e come nell'estrema regione occidentale Roma aprì strade alpine, costruì arditi ponti, fondò castri fortemente muniti e alzò archi di trionfo, così nell'estrema regione orientale aprì valli di difesa, fondò una grande città munita, Aquileia, e una ancora gloriosa per venerande memorie, Pola.

La storia successiva della regione è la storia delle lotte contro le invasioni che scelsero quasi sempre le vie orientali come le più facili nella barriera alpina. E Venezia combatte Trieste, conquista l'Istria, fonda Palmanova, lotta a lungo sulle rive dell'Isonzo.

Appendice, quasi diremmo necessaria, della Venezia Giulia, si stende la Dalmazia, del-

(*Ed. A. Schroll, Vienna*)

SEBENICO - PARTICOLARE DEL FREGIO DELLE ABSIDI.

(Ed. A. Schroll, Vienna)

IL CAMPANILE DEL DUOMO DI ARBE

la quale si pubblica in questo volume per la prima volta (fatta eccezione per Zara) la descrizione nella Guida del Touring.

Si suole affermare che dai punti più elevati della costa marchigiana e abruzzese si vedono, nelle migliori condizioni di luce, le coste dalmate. Il calcolo dimostra infatti che da alture di circa 500 metri si possono scorgere dell'opposta sponda non la costa ma le vette della catena delle Bebie; tanto breve è la distanza che divide queste terre fronteggiantisi, tanto stretto è il braccio di mare, che le unisce. È questo un solco appena poco più profondo, una sinclinale appena un poco più accentuata che separa due formazioni geologiche — l'Appennino e le pieghe della terra dalmata — costituitesi quasi contemporaneamente durante l'era terziaria, per effetto delle identiche forze orogeniche.

Vi fu un tempo nel quale le due formazioni erano unite o assai più vicine di quello che siano ora, quando cioè la così detta Adriatide del periodo miocenico si spingeva verso mezzogiorno fino a unirsi al Gargàno, appena separata dal vero Appennino e dalle Murge pugliesi da un golfo marino, l'attuale Tavoliere. Di quella terra sprofondatasi nel mezzo sono indizi i piccoli gruppi delle Tremiti e di Pelagosa, i quali nella preistoria dell'umanità dovevano essere (la cosa è certa per il secondo gruppo) più vasti di quello che siano oggi che si trovano ridotti alle proporzioni di scogli o di minuscoli isolotti.

Del resto tutta la terra dalmata subì un abbassamento fino a vedere le sue valli diventare canali marittimi, poi si risollevò, ma con tale lentezza e forse con soste, che il mare ebbe il tempo di incidervi i suoi terrazzamenti.

E la Dalmazia non è più ritornata al livello primitivo; essa è ancora semisommersa, lembo di terra che ha la superficie del Lazio ma si stende per una lunghezza di 570 chilometri, terra che, per un quinto della sua superficie, è formata da isole grandi o medie o piccole, da isolotti, da scogli — più di un migliaio in tutto — che il mare continua ad assalire, a demolire, a spezzettare quasi, si direbbe, sotto i nostri occhi. Ancora nell'epoca romana l'isola di Pasman era unita a quella di Ugliano, e perciò non aveva un proprio nome, ma nel X secolo ne era divisa. È pure evidente che l'isola Incoronata non è che la continuazione dell'isola Lunga, dalla quale si deve essere staccata non molti secoli fa, e che l'isola di Pago, che pare un muc-

(*Ed. A. Schroll, Vienna*)

SPALATO - IL PERISTILIO DEL PALAZZO DI DIOCLEZIANO

chio di bianchi ossami di giganti d'inverosimile statura, ossami scarniti dal mare e dalle acque meteoriche, era unita alla terraferma davanti a Nona; ivi i suoi promontori e le sue baie s'inseriscono rispettivamente nelle baie e nei promontori del continente a guisa di denti di ruote ingrananti fra loro.

È pure chiaro che l'isola di Curzola doveva essere unita in epoca non remotissima alla penisola di Sabbioncello, della quale è il prolungamento verso occidente, e che le così dette isole Elafiti, che si allineano parallelamente alla costa di Cannosa, sono elementi di un'unica formazione.

Poche regioni della Terra hanno una morfologia così complicata; nessun'altra regione d'Italia ha un carattere così prettamente marittimo, più ancora della Sicilia e della Sardegna, perchè la stessa parte di terraferma della Dalmazia è divisa dal resto della penisola balcanica per mezzo dell'alto precipite rilievo delle Alpi Bebie e delle Dinariche, così decisamente come potrebbe fare un canale marittimo, determinandovi una flora e anche una fauna quasi totalmente distinte da quella della Balcania e un aspetto paesistico completamente diverso.

Soltanto la Narenta, che a Metcovich penetra nella stretta striscia dalmatica e vi scorre per 24 chilometri, ha un carattere nettamente balcanico, col lento corso, gl'impaludamenti, la formazione di un delta. Invece tutti gli altri corsi d'acqua manifestano una idrografia singolare: fiumi che spariscono in voragini e riappaiono a distanza di molti chilometri, come fa l'Ombla; altri che a un certo punto invertono del tutto il loro corso oppure incidono, aprendovi dei veri canali, le catene collinari e presso il mare si allargano in quello che non si sa definire se sia uno specchio lacuale o un golfo marino, come fanno la Zermagna e il Cherca.

Una regione così singolare nell'aspetto e nei caratteri fisici doveva avere, come ebbe infatti, una storia singolare. Antichi, ivi, gli stabilimenti umani e per tempo abitata qualche isola dai Greci; ma la vera storia civile della Dalmazia incomincia quando, dopo ri-

petute dure lotte, la conquistano i Romani; la romanità vi si afferma con fiorenti colonie, con belle città, numerose strade e col maestoso palazzo di Diocleziano in Spalato, entro le cui mura si perpetua ancora per qualche anno, con Giulio Nepote, l'Impero d'Occidente finito a Ravenna.

La regione è prospera, sfugge per molto tempo alle invasioni barbariche e Salona, una delle più belle città dell'Impero, continua a fiorire durante i primi secoli del Cristianesimo; ivi, in quel vastissimo campo di rovine gli scavi condottivi a più riprese e anche negli ultimissimi anni hanno rivelato un numero notevole di basiliche, di battisteri e necropoli ricchissime.

Passa un'ora di tenebra; Àvari e Slavi si abbattono sulla regione, devastano e distruggono le città, par che annientino ogni vita civile; ma gli abitanti si rifugiano parte nelle isole, parte nel palazzo imperiale; la vita rifiorisce ed è vita italiana.

Venezia fin dal mille, pur tra contrasti e lotte, le dà il proprio suggello, finchè dal 1420 la Dalmazia è pacificamente veneziana, l'arte della Dominante dà l'impronta alle città soggette, il dialetto veneto viene soppiantando quello dalmatico. E la regione suscita dal proprio seno artisti sommi e maestranze abili e dona più di quello che riceve.

Questo e altro ancora è esposto e documentato nella parte generale della Guida. La parte speciale, divisa in 17 itinerari, descrive, procedendo da nord-ovest a sud-est, le città della passione italica: Veglia, col suo castello veneziano che con un'eloquente scritta testimonia l'antico amore alla città anadiomene; Arbe, bellissima coi suoi quattro campanili medioevali; Pago, vero borgo veneziano eretto nel Quattrocento su pianta regolare, simile in questo a Pienza; Nona, spopolata nel mezzo della sua laguna e che ricorda la melanconica solitudine di Torcello; Zara « sestiere indivisibile di Venezia »; Sebenico, vaghissima con una meravigliosa cattedrale a specchio del suo mare interno e gloriosa del suo Tommaseo; Traù, quasi una piccola Taranto su un isolotto oblungo presso due opposte rive, Traù che ha il più vivo suggello della venezianità in ogni suo edificio, in ogni sua calle; Spàlato che esalta anche nel nome la nobiltà della sua origine romana; poi Lésina, Lissa, Cùrzola e Làgosta, che esprimono la loro arte nella più dolce parola di Venezia; Ragusa, antagonista della Serenissima perchè più vicina alla vita e allo spirito dell'Italia Centrale e Meridionale, quindi curante di studi umanistici e del bel parlare latino e toscano e con una veste architettonica nella quale sono rappresentati tutti gli stili italiani fino al sontuoso barocco della Cattedrale e della chiesa di S. Biagio e cinta da una cerchia di fortificazioni così maestose e pittoresche che si possono paragonare forse soltanto a quelle di Rodi.

E quale splendore e varietà e singolarità di paesaggio! L'isola di Veglia con le sue doline e l'amplissima vista su tutto il Carnaro; l'isola d'Arbe, lieta di foreste e frequentatissima stazione balneare; l'isola di Pago, alla cui piatta formazione fa contrasto l'alta parete che, di fronte ad essa scende dalle Bebie al canale della Morlacca e il pittoresco aspetto di questo, spesso agitato dalle furie della bora; lo stupendo singolarissimo percorso lungo la Zermagna; la maestà delle cascate del fiume Cherca, che scende dall'altipiano come da una gradinata e, di rapida in rapida, accresce la massa delle sue acque per l'apporto di correnti sotterranee; l'amenità dei Sette Castelli fra Spalato e Traù; la solennità delle rovine di Salona; il piatto paesaggio del delta della Narenta; la bellissima valle d'Ombla nei dintorni di Gravosa; Cannosa con la villa Gozze; l'impareggiabile Lacroma e le famose Bocche di Cattaro e, nell'interno della regione, l'idillico paesaggio dei dintorni di Bencovaz e l'ampiezza degli orizzonti nell'escursione a Cettigne.

Questi i principali argomenti del vasto quadro, che per quanto ampio ha un'unità che gli viene dalle testimonianze della vita civile e dell'arte della regione. Dalle pietre delle antiche città, dalle torri romaniche e gotiche, dalle Cattedrali, dalle Logge ove si rendeva giustizia, dai palazzi pubblici che ricordano la vita dignitosa della Dalmazia sotto il saggio, paterno governo della Dominante, dai palazzi del vecchio patriziato, dai conventi, dai tesori chiesastici, dai prodotti della vita intellettuale si leva una voce che non può essere fraintesa e che grida: « Italia! ».

La pubblicazione di questo volume, appena esso cominciò a diffondersi, ha valso al Touring un grande, lusinghiero afflusso di consensi e di encomî a cui parteciparono uomini fra i più eminenti nella vita politica e culturale del Paese.

(*Ed. A. Schroll, Vienna*)

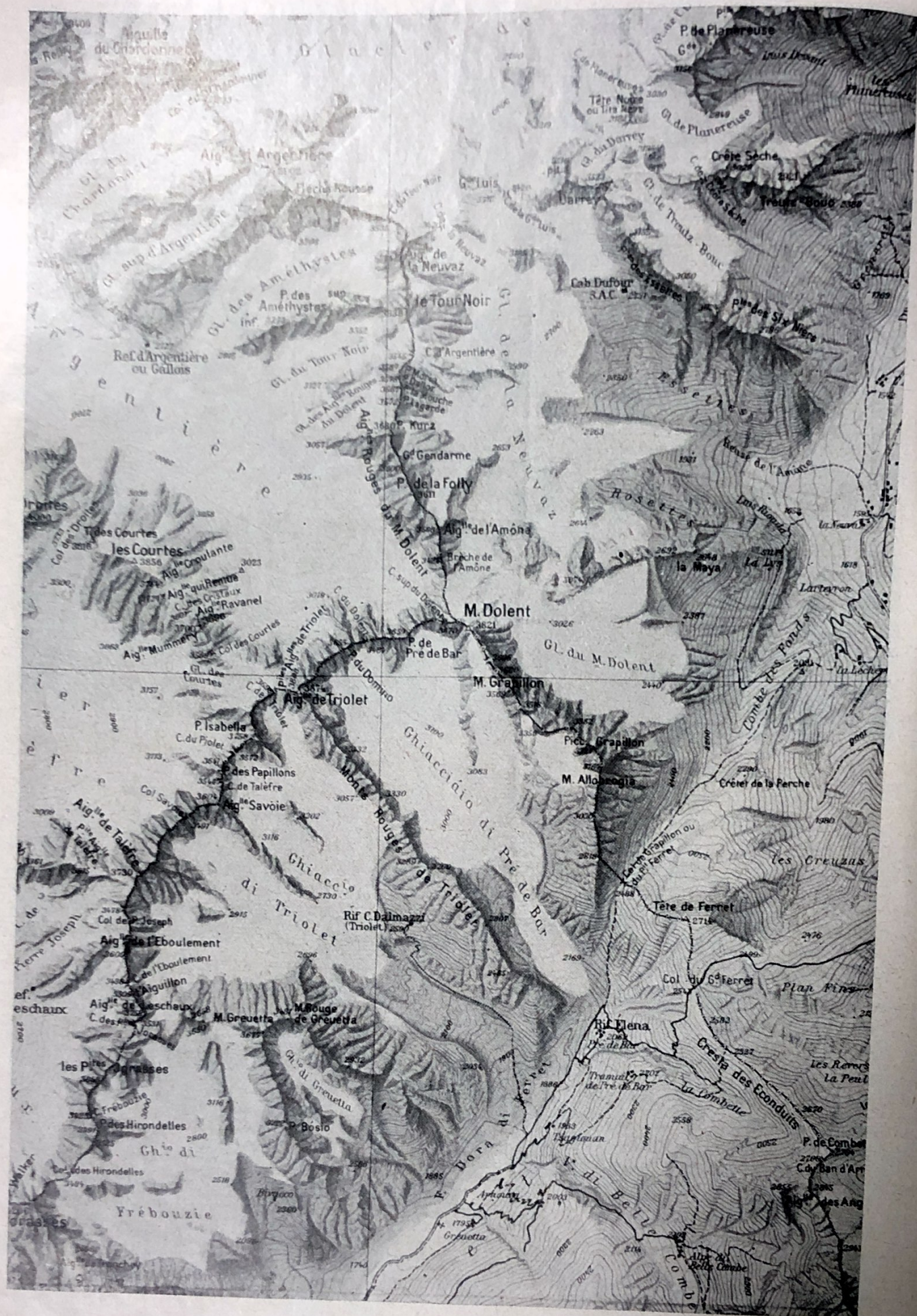
SEBENICO - INTERNO DEL DUOMO.

Sarebbe per noi una grande compiacenza il riportare qui almeno una parte di quegli scritti: ce ne trattiene un senso di discrezione, che non paresse ci valessimo delle spontanee, affettuose lodi di tanti autorevoli amici del Touring per raggiungere degli intenti di pubblicità editoriale: ciò che non è nelle nostre abitudini. Facciamo una sola eccezione, e ne chiediamo venia all'illustre Presidente del Senato S. E. Federzoni. Ma la lettera che egli indirizzò al Presidente del Touring conclude mirabilmente nel giro di poche eloquenti frasi tutto ciò che caratterizza la nostra pubblicazione e ne riconosce l'indole delicata e la difficile esecuzione.

« *Vecchio e affezionato socio del Touring* — scrive l'on. Federzoni — *sono abituato alle splendide pubblicazioni con le quali il glorioso Sodalizio da quarant'anni promuove e diffonde la conoscenza e lo studio delle bellezze naturali e artistiche d'Italia. Devo dichiarare peraltro che la nuova « Guida della Venezia Giulia e della Dalmazia » costituisce forse l'opera più perfetta ed efficace che il Touring abbia finora prodotta, per l'originalità della trattazione, per il tatto e l'acume con cui è svolto il delicato argomento, per l'accuratezza e la precisione della parte informativa. Era impossibile affrontare più felicemente un tema più arduo; e sopra tutto non si potevano raggiungere risultati migliori.*

« *Siano rese grazie, dunque, al Touring per cotest'opera di nobile italianità, compiuta in mezzo ad ostacoli non lievi e portata a termine così felicemente* ».

***

Porre a disposizione del turista, dell'escursionista e dell'alpinista carte sufficientemente particolareggiate, evidenti e facilmente leggibili per le zone più importanti dal lato turistico e alpinistico del nostro Paese è lo scopo a cui ha mirato il Touring quando diede inizio alla serie delle *Carte delle zone turistiche d'Italia al 50.000*.

SAGGIO DELLA CARTA DEL GRUPPO DEL M. BIANCO AL 1:50.000. (RIDUZ. FOTOGRAFICA MONOCROMA, DI CIRCA UN TERZO DELLA BASE).

SAGGIO DELLA CARTA DEL GRUPPO DELL'ORTLES-CEVEDALE AL 1:50.000. (RIDUZ. FOTOGR. MONOCROMA, DI CIRCA UN TERZO DELLA BASE).

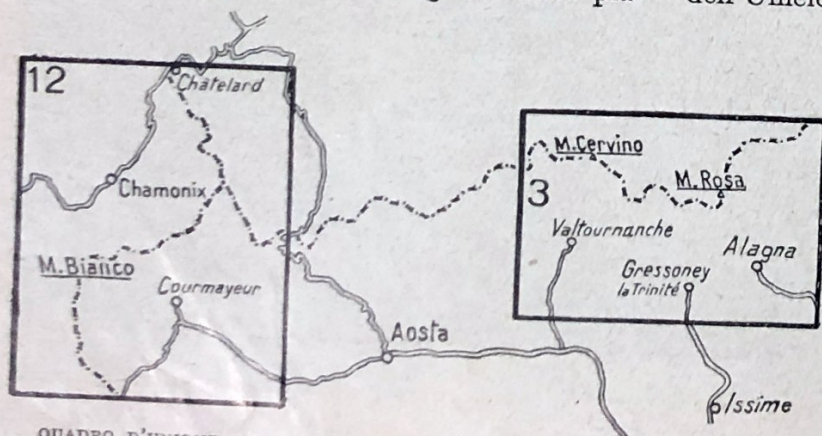
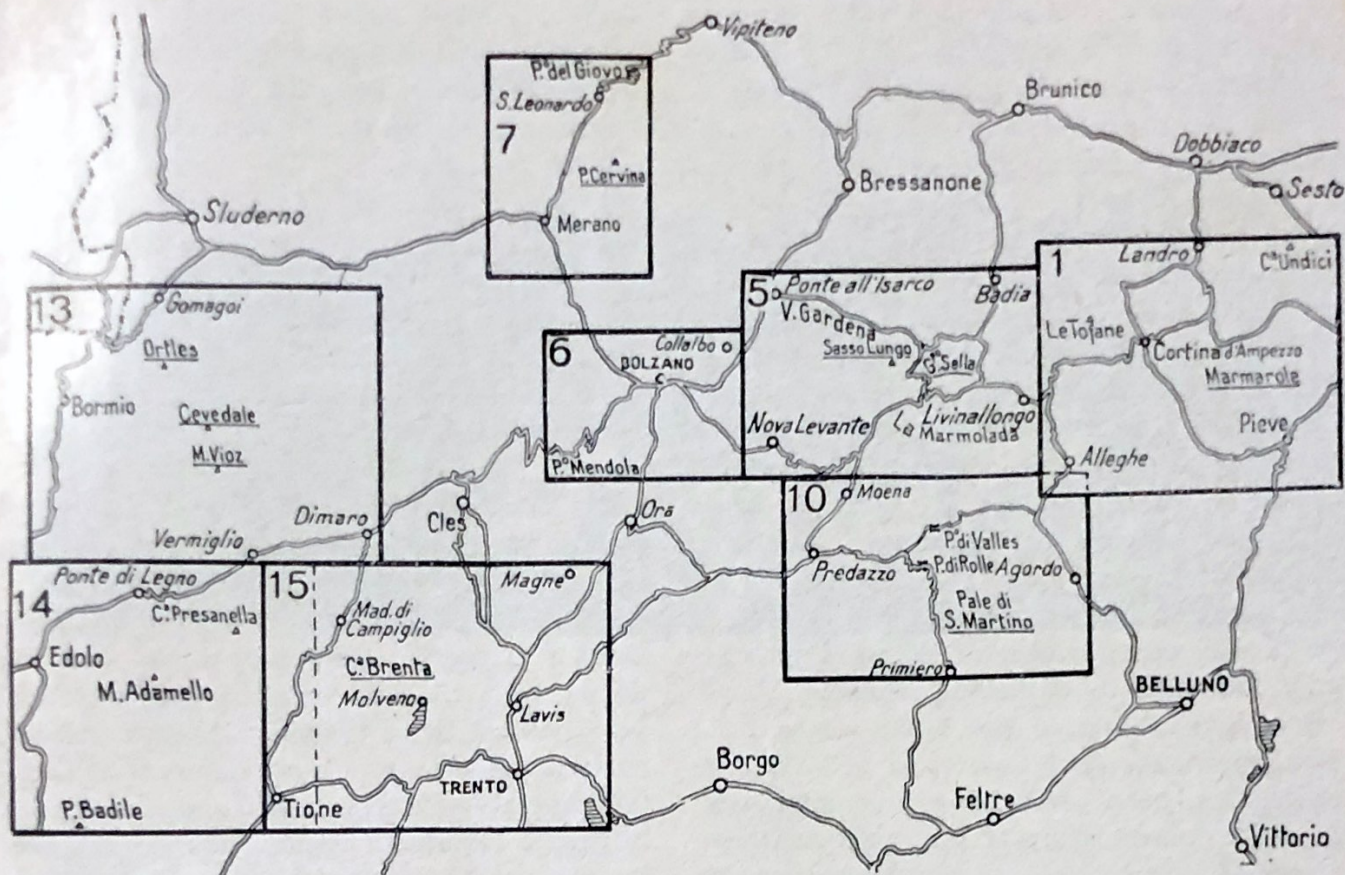
Senza falsa modestia, in seguito alla unanime, favorevole sanzione che ad esse è venuta dal pratico uso e controllo che infiniti turisti nostrani e stranieri ne han fatto direttamente sul terreno, si può oggi asserire che detta serie ha bene adempiuto al suo compito, non solo, ma che essa ha retto e regge vittoriosamente il confronto con le analoghe più celebrate produzioni cartografiche alpine della Germania, dell'Austria e della Svizzera.

Il Touring non ha sostato nella sua opera. Ai numerosi fogli già pubblicati negli scorsi anni, vengono oggi ad aggiungersene altri cinque nuovi, attesissimi nel mondo turistico, che illustrano importanti plessi montuosi del nostro sistema alpino e appenninico. E precisamente i fogli riguardanti il *Gruppo del Monte Bianco*, il Gruppo dell'*Ortles-Cevedale*, il Gruppo dell' *Adamello-Presanella*, il Gruppo di *Brenta*, il Gruppo del *Gran Sasso d'Italia*.

Il tipo di queste nuove carte presenta tuttavia, in confronto alle precedenti, qualche utile novità; esse se ne scostano infatti principalmente per l'avvenuta selezione in tre colori di quanto figurava finora rappresentato unicamente in nero. Tale selezione è stata fatta con l'intento di ottenere un migliorato effetto plastico del terreno e una maggior chiarezza degli scritti (nomi e quote), nonchè della viabilità. Così, mentre gli scritti rimangono sempre segnati in nero, le rocce e le curve di livello sono rappresentate invece in bistro, con eliminazione dell'incongruenza che solitamente si ha nelle carte a colori di avere due diverse tonalità che scindono due elementi (roccia e curve isoipse) i quali dovrebbero viceversa essere intimamente connessi fra di loro, poichè consistenti di un solo volume, di due elementi di egual valore plastico. Le strade e gli abitati sono nelle nuove carte rappresentati invece in rosso; le acque ed i ghiacciai, come al solito, in azzurro.

Ma l'effetto pittorico d'insieme viene inoltre in questi fogli reso più efficace da due pastelli in grigio-marrone, di diversa forza, che accentuano ottimamente il contrasto delle ombre, fornendo una immagine quasi tangibile del terreno, dei suoi rilievi e delle sue pieghe. La lettura ne risulta sommamente facilitata e piacevole; e questo fatto contribuirà esso pure a rendere le carte anche più gradite ai turisti che se ne serviranno.

E non saranno pochi. Il massiccio del *Monte Bianco* — grandiosa catena che presenta le massime elevazioni dell' Europa, svolge sui fianchi poderosi enormi sviluppi di ghiacciai ed accoglie il movimento alpinistico proveniente da tre diversi Stati in cui il gigantesco plesso si distribuisce (ma a cui concorrono in realtà alpinisti d'ogni paese e d'ogni nazione diretti a quelle mecche attrezzatissime che han nome Courmayeur, Chamonix, Champex) — è meta troppo nota, sogno troppo agognato di migliaia di « viandanti del bello » perchè occorra insistere nel farne la presentazione e nel preconizzare al nuovo foglio il più caldo successo.

Il carattere internazionale del Gruppo ha richiesto per la preparazione della sua rappresentazione cartografica un diffuso e minuto esame del materiale cartografico e bibliografico che il mercato poteva offrire nel tema. Così, mentre per la parte contenuta in Italia la base del disegno è formata dai rilievi dell' Istituto Geografico Militare Italiano (che sempre ci conforta del suo appoggio, del quale gli siamo particolarmente e profondamente grati), per la parte svizzera il nostro Ufficio Cartografico ha fatto capo ai rilievi dell'Ufficio Cartografico Militare di Berna (ossia all'« Atlante Siegfried » al 50.000); per quella francese, all'80.000 militare del Servizio dell'Esercito della Repubblica. Ma non basta. In un gruppo che è essenzialmente campo di azione per gli alpinisti, bisogna ricorrere anche ad essi per tutta la zona più impervia, dove la cartografia scende fino al dettaglio e all'accorgimento più minuto per rappresentare i particolari di un terreno irto e dif-

QUADRO D'UNIONE DELLA CARTA DELLE ZONE TURISTICHE AL 50.000 (ALPI GRAIE E PENNINE).

QUADRO D'UNIONE DELLA CARTA DELLE ZONE TURISTICHE AL 50.000 (ALPI RETICHE E TRENTINE).

ficile, dal quale si elevano selve di torri e di campanili che hanno tutti ricevuto un nome dai relativi scalatori. Quivi ci sono venuti in soccorso — liberalmente offerti dagli autori — i rilievi del prof. Vallot, celebre illustratore del Gruppo, e quelli di Barbey-Imfeld-Kurz, altrettanto noti nel mondo alpinistico.

Non basta ancora: la fusione di tutti questi elementi ha richiesto lo sceveramento della ricchissima nomenclatura alpinistica dell'intero gruppo; e per questa parte il Touring ha trovato la cordiale collaborazione di specialisti dei singoli settori, così nell'alpinismo italiano, come in quello francese e svizzero.

Coll'attento vaglio di tutte queste fonti e con la felice rappresentazione del terreno, il Touring ha la coscienza di aver fornito all'alpinismo nostrano e internazionale la carta più aggiornata e più accreditata in materia.

Meno complicata, se non meno laboriosa è risultata la preparazione degli altri fogli, destinati pur essi a servire ad una larghissima schiera di turisti e di amanti della montagna.

Per il foglio dell' *Ortles-Cevedale,* altro grandioso gruppo — il più frequentato delle Alpi Centrali, che si accampa con possente mole tra la Venosta, la media V. dell'Adige, la V. di Sole, l'Alta V. Camonica e l'alta Valtellina, fornitissimo di rifugi alpini con servizio d'alberghetto, annidati fin presso le vette principali e fra estesi ghiacciai, con stazioni alpine importanti d'accesso, come Solda, Bormio, Santa Caterina, Pontedilegno, Peio — la base del rilievo è stata data dalle nuove tavolette dell'I. G. M., pure sfruttando altre fonti e ricorrendo, anche qui, per la revisione della rappresentazione delle forme del terreno e per il controllo e l'aggiornamento della toponimia alla provata conoscenza di specialisti, Soci del C. A. I. e dell'« Accademico ». Anche questa carta rappresenta un documento coscienzioso e aggiornatissimo.

Quanto al foglio dedicato al Gruppo dell' *Adamello - Presanella,* che esteticamente è riuscito uno dei migliori, data la particolare conformazione del massiccio e l'orientamento delle numerose diramazioni, per le quali il giuoco di ombreggio tornava particolarmente efficace e d'effetto, la base pel disegno orografico è stata data da due fonti: i rilievi dell'I. G. M. per il fondo valle e la media montagna e la carta dell'Alpen-Verein T. A. per la parte più elevata (vette e ghiacciai). Ma così l'una come l'altra fonte hanno subìto notevolissime modifiche, che per alcune zone hanno portato ad un rilievo del tutto origina-

le, in seguito a controllo in posto e alla preparazione di una organica serie di vedute panoramiche prese da punti noti trigonometrici e a distanze adatte, le quali hanno aiutato a tradurre esattamente nel disegno i nuovi risultati.

Così anche questo magnifico gruppo alpino proteso fra la Val Camonica, la Val di Sole, la Rendena e la Valle Giudicaria, passato alla storia — come quello dell'Ortles — per le leggendarie azioni guerresche ivi svoltesi nell'ultimo gigantesco conflitto, questo gruppo noto per gli estesissimi acrocori ghiacciati del Mandrone, delle Lobbie, del Lares e per la selvaggia bellezza delle poderose, profonde vallate di accesso, delle alte cascate, dei laghi innumeri, delle selve primeve e, infine, per i suoi centri alpini di Edolo, Pontedilegno, Madonna di Campiglio, Pinzolo, Tione, viene oggi munito di una Carta degna della sua importanza. Per l'esattezza della rappresentazione, per il controllo e il completamento della nomenclatura si sono particolarmente prestati anche qui profondi conoscitori della zona.

Il foglio del *Gruppo di Brenta* — quarto della serie odierna — si salda col precedente (come questo a sua volta, si salda con quello dell'Ortles), ripetendo largamente il fondo di Valle Rendena, via comune di accesso sul lato trentino ai due massicci montuosi, tanto belli e tanto diversi, essendo granitico l'uno e dolomitico l'altro. Dire « Gruppo di Brenta » è però dire soltanto una parte della zona rappresentata dal foglio: esso si estende infatti anche a tutta la regione della Paganella, all'Anaunia occidentale, alla plaga di Trento, del Calisio, del Bondone, ecc. con tutte le vie d'accesso relative; bellissime come ognun sa, poichè sono esse formate dalle Valli della Sarca, del Nos, del Meledrio, di Tovel, di Sole. La natura della roccia dolomitica, il grande frazionamento della catena del Brenta in piccole masse, torri e campanili ha presentato notevoli difficoltà alla sua rappresentazione, data la scala ridotta per un terreno di tal sorta; eppure efficacissima appare la resa dell'astrusa plastica, e bene risalta tutta la rete dei sentieri, dei rifugi, dei particolari varî. I visitatori di Madonna di Campiglio, di Pinzolo, Comano, Molveno, Trento, Andalo, Malè, Dimaro, troveranno un adatto strumento per preparare e svolgere le loro escursioni in quello che, non a torto, è stato classificato il più vario e completo dei gruppi dolomitici.

I rilievi dell'I. G. M. e quelli dell'Alpen Verein han fornito la base per il disegno della zona; al controllo della toponomastica, dei sentieri, della rappresentazione del terreno in genere hanno contribuito in larga misura Enti e alpinisti specializzati di Brescia e Trento.

Ultimo, ma non meno importante della serie, è il foglio dedicato al *Gran Sasso d'Italia*, il massimo sistema montuoso dell'Appennino Centrale, diramante i suoi possenti tentacoli nelle provincie di Aquila e di Teramo; uno dei campi preferiti dagli alpinisti romani e del quale si sta preparando una più ampia valorizzazione turistica con la prossima apertura della teleferica che da Assergi porterà comodamente e rapidamente al Campo Imperatore; impianto interessante non solo perchè facilita di molto l'accesso alle vette, ma perchè durante la stagione invernale permette di approfittare di un magnifico terreno per sci e di esercitare un'attività sportiva di grande momento per lo sviluppo del turismo nell'Appennino.

Il rilievo di base dell'I. G. M. è stato qui completato in posto da minuziosi sopraluoghi che han permesso di dare alla parte rocciosa e più elevata una particolare evidenza di particolari. Per la revisione toponomastica e per molti dettagli alpinistici hanno contribuito i più attivi Soci delle Sezioni di Roma e dell'Aquila del C. A. I.; così come le Sezioni di Milano, Brescia, Trento, Bolzano avevano dato la loro collaborazione anche ai fogli prima elencati.

In tal guisa le zone turistico-alpine più interessanti trovano gradatamente, ma senza interruzioni, la loro più efficace rappresentazione sotto l'egida della nostra Istituzione, in stretta unione di intenti con la grande Associazione consorella, il Club Alpino Italiano, e col conforto dell'appoggio e dell'approvazione dell'Ente geografico militare.

G. BOGNETTI

I 5 fogli si trovano in vendita ai Soci del Touring e del C. A. I. al prezzo di **L. 8.—** ciascuno presso la nostra Sede; — Italia e Colonie, **L. 9.–** ; Estero **L. 10.—**.

(fot. Alinari)

NELL'UMBRIA ARTISTICA

Sul pendio meridionale del M. Subasio, quasi a specchio della gioconda e fertile vallata francescana, si innalza luminosa e turrita la cittadina di Spello.

Mons. Federico Frezzi canta nelle terzine del suo *Quadriregio*:

E Spello in prima fu chiamata Specchio,

ed i cronisti ed i poeti di varie epoche non lesinarono attributi ed imprese eroiche al suo nome ed ai suoi primi abitatori, ricorrendo alla etimologia di « Hispellum », al suo anagramma (Hispellum-Pellimus), alle caratteristiche del suo stemma, e soprattutto alla sua posizione geografica rispetto a Foligno, da cui dista appena 5 km., ed a Perugia ed Assisi, cui si ricongiunge nella linea frastagliata degli oliveti e dei casolari.

Se è addirittura ardito affermare che Spello esisteva quando Roma non era, è però innegabile che fu vetusto municipio romano e con Roma condivise ripetutamente le ore della prova, della lotta e della grandezza.

Il turista che, dopo aver percorso qualche tratto della « Via Roma » ordinariamente vibrante dell'intenso tramestio della vita moderna, oltrepassa la porta Consolare di Spello, avverte subito di trovarsi in un ambiente che lo riconduce ad altri tempi ed in diversa atmosfera; come il pellegrino che dalla valle sonante di officine dalle fumiganti ciminiere sale alla clausura di un eremo camaldolese; ma il contrasto di una prima fugace impressione viene compensato meravigliosamente dalla fioritura mirabile di opere artistiche conservate nelle sue chiese e nei ricordi svariati della primitiva civiltà latina.

E come all'archeologo riesce facile il compito di ricostruire la primitiva cerchia di mura sulle tracce di blocchi sporgenti o semincavati agli angoli delle abitazioni, nei fondachi oscuri o negli orti e nei giardini che si affacciano a sfondo panoramico, così allo studioso che vuole ricreare lo spirito nel patrimonio artistico del Rinascimento ogni angolo offre meraviglia e soddisfazione.

Quanto mai è interessante la ricostruzione topografico - edilizia della *Hispellum* romana del IV secolo! Una imponente cerchia di mura allineate sui fianchi esterni del colle, mura intramezzate da porte addirittura trionfali, come ancora fanno fede *Porta Urbica, Porta Consolare* e *Porta Venere;* il *Palazzo Imperiale* allestito secondo il gusto più raffinato ellenico-romano; terme e bagni pubblici alle estremità e nel centro dell'abitato, alimentati da acque pullulanti dalla costa orientale del Subasio e trasmesse per un magnifico acquedotto; templi alle Divinità pagane, imponenti per diversità di stile e di epoca, perchè imponenti e svariati restano tuttavia i frammenti di colonne, capitelli, cornici; le ville patrizie, il teatro, l'anfiteatro, un insieme di costruzioni che aveva lusingato un tempo il genio di Properzio, e più tardi avrebbe indotto l'imperatore Costantino a quel suo rescritto: *Desiderio vestro facilis accessit noster adsensus nam civitati Hispel-*

SPELLO - VIA DELL'ARCO DI AUGUSTO. (fot. Alinari)

parte l'antica grandezza. Dal secolo XI al secolo XIV sostenne guerre con le città confinanti e fu teatro di lotte fratricide tra le fazioni che indussero Ottone IV nel 1209 a dividere la città in tre zone o terzieri. Dal secolo XIV alla fine del secolo XVI visse alla mercè dei Baglioni di Perugia, che, essendone feudatari, l'avevano trasformata in roccaforte delle loro offensive e delle loro difese.

Importanza notevolissima ebbe in Spello il Seminario Felice, fondato dal Papa Urbano VIII (1611-1628), che rivive prosperosamente nel Collegio Vitale Rosi, del quale il nome e la rinomanza suonano sulle labbra di studiosi e di professionisti che vi ebbero sana e vigorosa istruzione ed educazione.

Tale in succinto l'importanza storica di questa cittadina umbra, dalle vie strette e tortuose, sormontate spesso da cavalcavia e fiancheggiate da « porte del morto » e da case ordinariamente rimaneggiate; ma bastevoli a rievocarci le tragiche gesta delle fazioni trecentesche, quando, durante la notte, le catene di confine venivano tese, e ciascun terziere armato, si apprestava ad affrontare la sua notte di vendetta e di sangue.

Alla periferia ricorrono continuamente i nomi degli artisti delle scuole di Giotto, dell'Alunno, del Mezzastris, del Perugino in edicole ed oratori campestri raramente tenuti in debita considerazione e spesso lasciati in un isolamento che stride con la festa di vivaci colori che, dalle pareti velate di ragnatele e di muffe, angeli osannanti e figure votive ripetono alle Madonne umbre esuberanti di fede e di soavità; ma nell' interno del paese, sopra tutti gli artisti della Rinascenza, per molteplicità di opere e genialità di composizione domina il Pinturicchio.

Il Pinturicchio (Bernardino Betti 1454-1513), che non poteva considerarsi felice nel suo ambiente domestico e nel suo ambiente artistico perugino, ebbe la fortuna di incon-

lo aeternum vocabulum nomenque venerandum de nostra noncupatione concessimus....

Decaduta per le incursioni barbariche, Spello fu unita al Ducato di Spoleto e quindi alla Chiesa. Presto sentì la necessità di costituire il proprio Comune; ma il soffio delle nuove libertà non giovò a ridarle nemmeno in

(*fot. Alinari*)

SPELLO - LA PORTA CHE IMMETTEVA ALL'ARCE (OPERA ROMANA).

trarsi in un prelato mecenate, mons. Troilo Baglioni, il quale essendo Priore della Collegiata di S. Maria di Spello, volle arricchire di tesori artistici quel territorio che i suoi familiari venivano economicamente e moralmente depauperando, e lo chiamò a lavorare.

L'oratorio di S. Bernardino aveva del Pinturicchio un bell'affresco (recentemente distaccato e sistemato presso la Pinacoteca di S. Maria), che rappresenta: al centro la Madonna col Bambino rispondente al disegno della famosa tavola di S. Maria; a destra S. Giro-

(*fot. Alinari*)

SPELLO - CHIESA DI S. ANDREA - PINTURICCHIO, LA VERGINE IN TRONO COL FIGLIO E SANTI.

lamo con cappello e tunica cardinalizia e col viso incorniciato da una barba che gli dona un senso di grande maestà; a sinistra l'umile ed austera figura di S. Bernardino da Siena.

La chiesa di S. Maria — antico monastero camaldolese — nonostante il rimodernamento seicentesco con gli innumerevoli stucchi addossati alle pareti, svolge una progressione artistica che, partendo dal 1000-1100 del portale ornato di bassorilievi romanici, con animali simbolici e rabeschi attribuiti agli scultori umbri, Binello e Rodolfo, va al Rinascimento purissimo con la tribuna in « pietra

(fot. Alinari)

SPELLO - CHIESA DI S. MARIA MAGGIORE - PINTURICCHIO, LA VERGINE DELLA STELLA.

SPELLO - CHIESA DI S. MARIA MAGGIORE, DETTAGLIO DELL'ANNUNZIATA - RITRATTO DEL PINTURICCHIO.

pita il vangelo dell'infanzia di Gesù nei suoi ingenui e più solenni episodi: la scena dell'*Annunciazione* che sboccia luminosamente nel centro dell'umile casa quattrocentesca; le scene del *Natale*, in un angolo incoronato dalle rocce del monte e baciato dalle acque del lago; la scena della *Disputa* sulla scalinata di un tempio bramantesco inondata di sole; sulle vele del soffitto, quattro maestose sibille sedute in trono. Mentre i costoloni ed i pilastri incastonano vivacemente tra fiori, grottesche ed arabeschi il grande poema pittorico, disadorno e isolato sull'angolo della povera costruzione quattrocentesca pende l'autoritratto dell'impareggiabile artista, pago soltanto di dichiararsi: *Bernardinus Pictoricius Perusinus*.

La chiesa di S. Andrea risente anch'essa dei rifacimenti di diverse età; ma, oltre a svariati affreschi di scuola folignate, possiede una grandiosa tavola dove lo sforzo coloristico diffuso negli ori, nei grotteschi e nei paludamenti sacri e la minuziosa ricerca di

caciolfa » di Rocco da Vicenza (1515), opera geniale condotta con finezza da miniatore e con slancio bramantesco; dall'ara cineraria romana sfarzosamente rivestita di bassorilievi al pulpito del Maestro lombardo Simone da Campione (1545), che presenta i delicati specchi intramezzati da colonnine e sorretti da un mascherone pieno di energia; dall' Angelo del lavabo e dall'ingenua Madonna — affreschi protetti dall'ombra della Cappella del Sacramento — alle Cappelle del Perugino; dagli affreschi giotteschi nascosti negli stalli del coro alla collezione pregevolissima distribuita con accuratezza nell' adiacente Pinacoteca; e da tutto spira sapore di classicismo, tutto avvicina l'animo alle tradizioni più pure.

Ma ciò che riassume e caratterizza l'edificio sacro è la Cappella Baglioni, dove in un'armonia diffusa di luci e di colori, sullo sfondo del paesaggio umbro interrotto dalle costruzioni della Rinascenza, ripal-

PINTURICCHIO - UN PASTORE DEL PRESEPIO.

DA SPELLO AD ASSISI IN VOLO - PANORAMA.

ogni elemento impressionistico rilevano nel Pinturicchio la piena consapevolezza della sua fama.

Di importanza non inferiore si presenta lo *Sposalizio della Vergine* nell' affresco di S. Girolamo — non possiamo più parlare degli affreschi del portico ormai consunti — dove si respira la freschezza e la vivacità che si notano sempre nelle composizioni del grande pittore.

La chiesa di S. Lorenzo non possiede opere di Pinturicchio, ma i ricordi classici affiorano nella grandiosa facciata, nei banconi e nelle spalliere della sacristia e del Coro, intarsio ed intaglio del modenese Andrea Campano (1524-1530); nel monumentale tabernacolo del Sacramento di Flam. Vacca (1589), nel Fonte Battesimale di Cruciano Egidiucci di Bettona (1607), nella Cappella del Sacramento attribuita al Maestro Filippo Neri di Foligno, e nella Cappella dell'Incoronata, di recente ingrandita e rivestita di marmi, su disegno di C. Bazzani e con decorazione di U. Scaramucci di Foligno.

Armonizza perfettamente con la Piazza e con i più notevoli edifici cittadini, di cui condivide i pregi ed i difetti determinati dalle ricostruzioni e dai restauri di diverse epoche, il Palazzo Comunale. Lungo le pareti dell'atrio sono raccolti frammenti di statue, di capitelli, iscrizioni ed altri ricordi pregevoli dei periodi Repubblicano ed Imperiale, mentre le lapidi di maggiore importanza — Rescritto Costantiniano e Lapide Properziana — sono incastonate nelle pareti del salone principale. Interessanti nella sala Podestarile gli affreschi seicenteschi ed i ricordi marmorei ai Pontefici ed agli insigni cittadini che contribuirono al rifiorimento dell'istituzione culturale più cara alla cittadetta: il già nominato Collegio Rosi.

Mi trattengo dal ricordare altri edifici sacri e profani che occhieggiano qua e là nelle viuzze secondarie, pure riconoscendo che pro-

prio verso questi solitari e semispenti focolari si drizzano a preferenza gli sguardi appassionati dei turisti; ma non posso esimermi dal richiamare i cultori autentici delle bellezze naturali ed artistiche — dalla salita di S. Martino e dal Monastero di Vallegloria — al Piazzale ed al Belvedere dei Cappuccini, donde si gode una delle vedute panoramiche più affascinanti e più complete della Valle Umbra. Nella vallata, disseminata di casolari, come oasi bianche nell'immenso verde, stanno Foligno, con i fiocchi di fumo delle sue officine, Bevagna, Cannara, S. Maria degli Angeli con la meravigliosa cupola dell'Alessi; a corona e gloria della cerchia della Valle serafica, Trevi, Spoleto, Montefalco, Bettona, l'Augusta Perugia, la mistica Assisi.

Abbracciato nelle sue linee evanescenti il meraviglioso scenario, l'occhio si ritrae sulla via che lambisce i ruderi dell'Anfiteatro e la superba cinta di mura che chiude nel raccoglimento e nel mistero Villa Fidelia.

Da questo belvedere, sulla traccia dei ricordi fatiscenti che, come tante pietre miliari, sporgono nel cuore della campagna, spontaneamente l'immaginazione è ricondotta all'antica *Hispellum* che visse in quest'angolo i suoi avvenimenti migliori, e rivive tutta la fierezza e la grandiosità dell'aureo periodo

SPELLO - PORTA CONSOLARE DELLA COLONIA GIULIA (OPERA ROMANA). (fot. Alinari)

VILLA FIDELIA (COSTANZI) - INGRESSO.

Costantiniano, quando la valle intera palpitava, unisona, di feste e di acclamazioni.

Oggi tutto è spento in questo grandioso circo, nel suolo del vecchio teatro romano, nell'ampia località che della vita e dell'apostolato del suo Patrono S. Felice conserva appena il nome; ma di fronte ai pallidi e freddi ricordi di un'età tramontata, si leva

FRONTE DI VILLA FIDELIA (COSTANZI).

VIALE DEI LIMONI NELLA VILLA FIDELIA (COSTANZI).

asilo splendente di bellezze incancellabili che ne perpetua le classiche tradizioni, la villa che abbiamo poco fa nominato.

Questa, incastonata mirabilmente tra il verde delle mortelle e degli alti cipressi, ha nei basamenti le tracce di un'antica costruzione romana.

Le cronache spellane dicono che essa nel medio-evo fu proprietà delle nobili famiglie Urbani-Acuti (che dettero uomini insigni al governo della città, alle arti ed alle scienze) ed ebbe nome di *Fidelia* dal B. Fedele di Spello, abate Benedettino che vi morì santamente e fu sepolto nell'adiacente chiesetta di S. Marco. Nel 1830 fu rimodernata, su disegni dell'ing. Saverio Andreucci, il quale riuscì ad inquadrarla nell'aspetto ad un tempo grandioso e pittoresco che conserva tuttora. Durante l'ultima guerra, essendone proprietari i PP. Somaschi, servì da convalescenziario, ospitando migliaia di feriti e di convalescenti. Ultimo proprietario in ordine di tempo, ma appassionato valorizzatore della storia e delle attrattive della villa è l'ing. Decio Costanzi, che con l'ausilio dell'arch. Bazzani, riportò l'edificio e l'ambiente al suo vero carattere.

Per la storia è doveroso aggiungere che l'appassionato sogno di restaurazione e di abbellimento fu coronato dal successo più lusinghiero, perchè proprio in questa villa di Spello, il 25 ottobre 1930, dopo il rito nuziale celebrato nella Basilica Francescana di Assisi, Giovanna di Savoia, amò cingere per la prima volta il diadema di Regina di Bulgaria.

LUIGI POMPONI

CONSOCI!

Al fascicolo dello scorso maggio era unita una

SCHEDA DI VOTAZIONE (ad referendum)

sugli oggetti recati all'« Ordine del giorno » dell'Assemblea.

Rinviatecela con cortese sollecitudine! E' per voi un piccolo disturbo, per noi un grande favore e ve ne siamo grati.

PROGRESSI DELLA SEGNALAZIONE FERROVIARIA

Non si può immaginare una serie di convogli, veicoli, cose mobili in genere, senza pensare contemporaneamente ad un sistema di segnalazione, che è come nella vita la disciplina, destinata ad evitare i danni della libertà d'agire. Un veicolo che gode libertà o, meglio si direbbe, autonomia di movimento (sebbene questa parola venga adoperata più spesso in altro senso meno proprio, cioè come massima distanza raggiungibile con la riserva di energia di cui la macchina dispone), può ad un dato momento offendere l'autonomia di un altro veicolo: di qui la necessità di un comando di arresto in relazione al pericolo che si corre. Maggiore è la velocità, più difficile è l'arresto, più efficace deve riuscire la segnalazione, affidata a mezzi meccanici anche sulle strade ordinarie, oggi che su queste circolano in gran numero macchine molto celeri.

Il campo dove la segnalazione meccanica è nata ed ha preso sviluppo è la ferrovia, le cui esigenze sono, da questo punto di vista, enormemente cresciute negli ultimi tempi.

I metodi ferroviari rappresentano esempio ed insegnamento per le strade ordinarie.

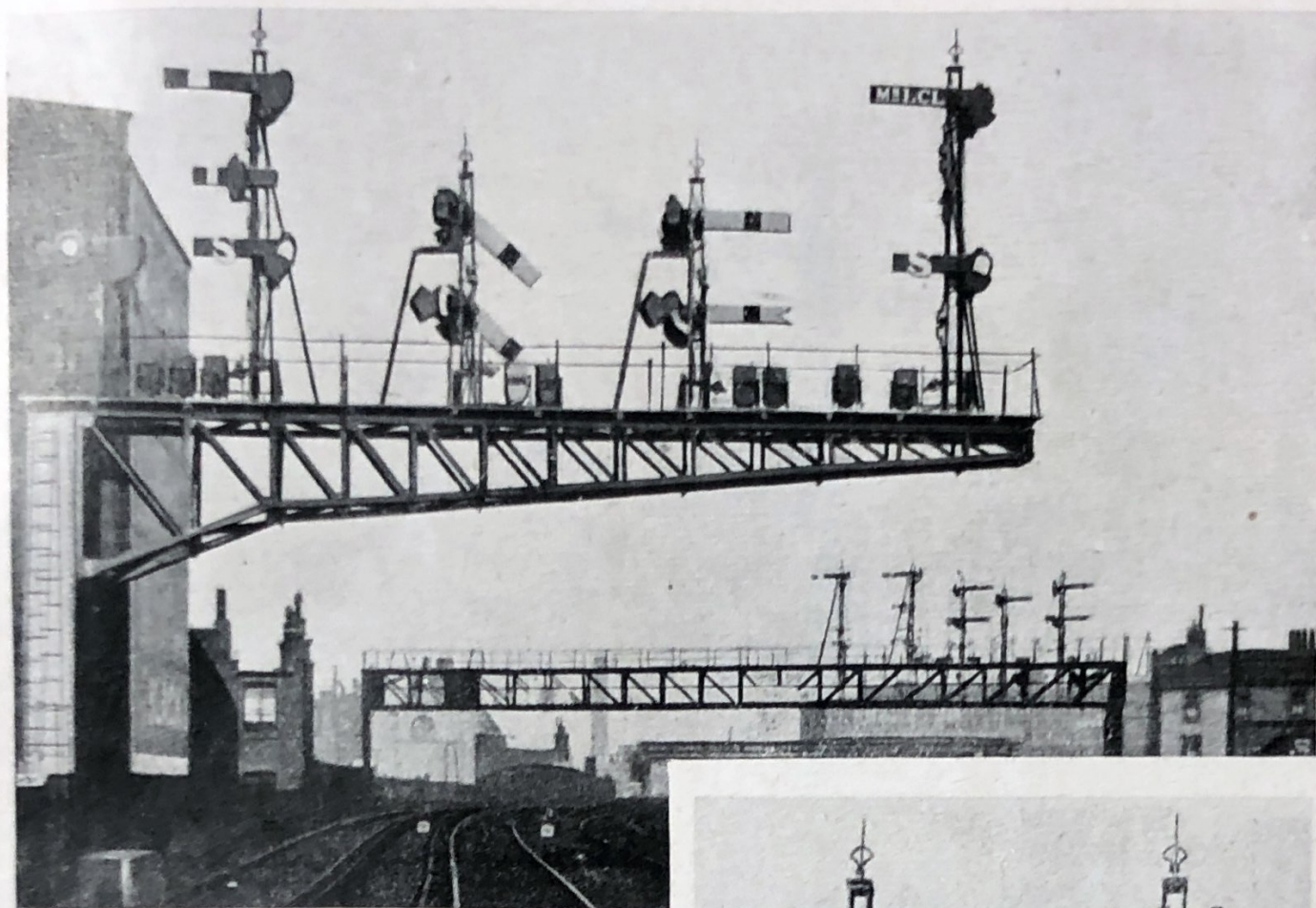
Se un convoglio spinto a cinquanta chilometri l'ora può arrestarsi in duecento metri, uno che viaggi a cento chilometri non si arresta in meno di sette od ottocento metri. Le cifre sono solamente indicative e voglion dire che lo spazio di arresto diventa pressochè quadruplo se la velocità raddoppia; ma è inteso che entrano in giuoco molti altri elementi, come la pendenza della linea, le condizioni di frenamento del convoglio, e via dicendo. Allo spazio di arresto deve corrispondere la visibilità del segnale. Se al treno occorrono settecento metri per arrestarsi, il segnale che comanda l'arresto deve essere visibile a una distanza superiore, giacchè trascorre pure un certo tempo dall'istante in cui il segnale è percepito e quello in cui il freno comincia ad agire. I progressi fatti durante gli ultimi anni nella segnalazione ferroviaria hanno avuto di mira, come scopo principale, quello di accrescere lo spazio fra il segnale e il punto dal quale esso può essere scorto.

Il segnale deve comandare l'arresto al treno tutte le volte che esiste un pericolo per la sicurezza, pericolo che si può materializ-

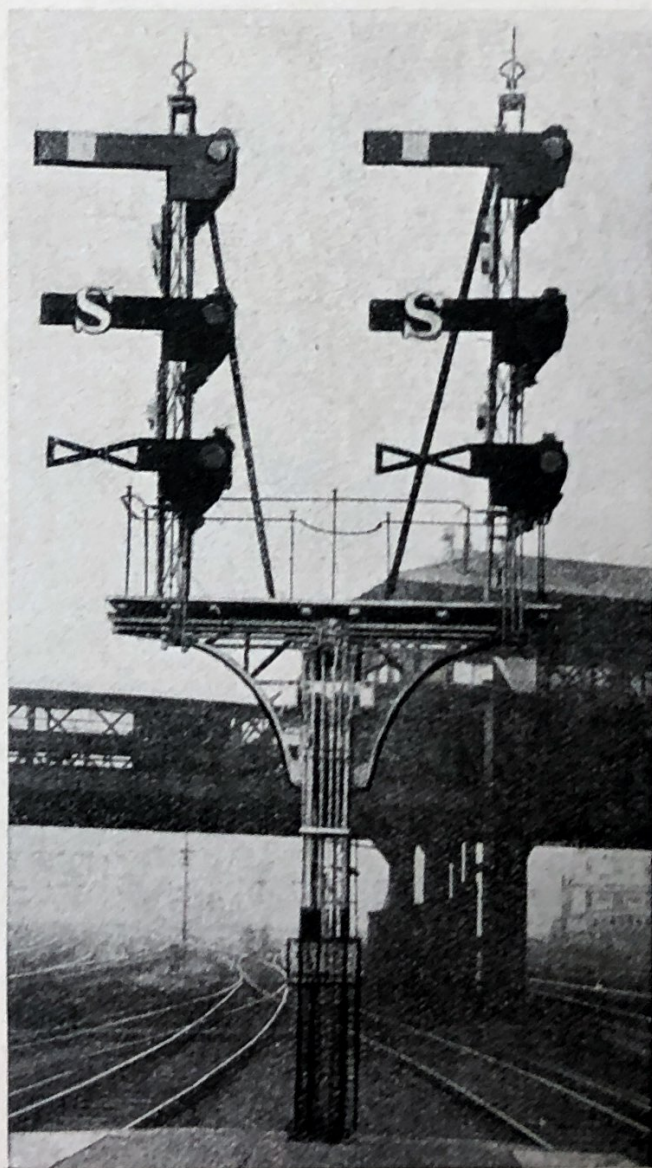
I SEGNALI SEMAFORICI DELLE FERROVIE ITALIANE SONO SEMPLICI ED ELEGANTI (L'ALA A CODA DI PESCE COSTITUISCE AVVISO).

zare immaginando la presenza di *un ostacolo* al proseguimento. Dato che il segnale individua l' ostacolo restandogli da presso, è evidente che il treno deve « arrestarsi al segnale », cioè prima di oltrepassarlo; regola alla cui semplicità è bene non venir mai meno. Evidentemente il linguaggio del segnale non si deve prestare ad alcun equivoco nè al più piccolo malinteso.

Un mezzo efficacissimo, se pure indiretto, per accrescere la visibilità di un segnale è quello di *raddoppiarlo,* cioè di sussidiarlo con un secondo segnale, che lo preannunci ad una data distanza. Si avrà così un segnale principale, o di fermata *assoluta,* ed un segnale secondario, o ripetitore o di avviso, che dovrà porsi nella stessa condizione in cui trovasi il segnale principale. Così il conducente del convoglio apprende se può proseguire o se deve invece arrestarsi al prossimo segnale principale allorchè vede il segnale secondario. Supposto che questo segnale sia visibile a cinquecento metri e disti di altrettanto dal segnale principale, è evidente che il convoglio ha a sua disposizione mille metri per arrestarsi ed evitare così l'ostacolo.

La visibilità di un segnale non dipende solo dalle qualità del segnale in sè, ma anche dalle condizioni del luogo ove il segnale è posto. La presenza di curve o trincee, uno sfondo sfavorevole offendono la visibilità. Questa può infine essere ridotta dalle condizioni di luce e dalle anormalità meteoriche. Alle prime difficoltà si cerca di ovviare scegliendo la posizione più opportuna per i due segnali, il principale e il secondario; alle anormalità meteoriche si può rimediare meno agevolmente. Uno dei peggiori nemici della circolazione ferroviaria è la nebbia, che può far discendere la visibilità a limiti bassissimi, fino al punto da impedire l'esercizio. (Alcune ferrovie sopprimono le corse dei treni quando la nebbia è assai densa). Perciò dove regna la nebbia non basta che il segnale principale sia preceduto da un segnale d'avviso, ma convie-

TUTTE LE STAZIONI HANNO QUESTE GRANDI PASSERELLE CON SEGNALI CHE COMANDANO AI DIVERSI BINARI.

ne che anche quest'ultimo sia a sua volta sussidiato. Si può allora ricorrere a quello che i francesi chiamano *balisage* (fig. a pag. 432) e che consiste nel porre in precedenza al segnale d'avviso tre o più picchetti colorati, o meglio tavole situate presso la strada, con opportuna inclinazione rispetto all'asse in modo da riuscire assai visibili ed indicare a qual punto il convoglio trovasi rispetto al segnale. Dette tavole dipinte di bianco portano un numero crescente di striscie nere, con le quali si individua la distanza dal prossimo segnale di avviso.

Un altro mezzo per preannunciare il segnale d'avviso in caso di nebbia è fornito dai *petardi*, scatole contenenti polvere nera e una cartuccia esplosiva che, poste su una rotaia, scoppiano al passaggio del treno. I petardi sono collocati a mano da appositi agenti a una certa distanza avanti il segnale e il loro scoppio riesce assai efficace per richiamare l'attenzione del personale. Il collocamento a mano è però cosa pericolosa e difficile: ciò ha indotto a creare degli apparecchi meccanici detti « sparapetardi », specie di rivoltelle che quando il segnale è chiuso entra-

IL SEMAFORO COME SEGNALE FERROVIARIO FU ADOTTATO PER LA PRIMA VOLTA IN INGHILTERRA, OVE CONSERVA LE FORME TRADIZIONALI.

IL SEGNALE AMERICANO SI ERGE NELLE SCONFINATE TERRE DISABITATE PERCORSE DALLE FERROVIE INTERCONTINENTALI.

no in azione per effetto dello stesso passaggio del treno.

Quanto alla visibilità propria del segnale, bisogna riferirsi alle sue forme. L'antico segnale a disco (la frase « disco chiuso » è passata in proverbio come sinonimo d'impedimento) che si disponeva perpendicolarmente al binario per indicare la via impedita e parallelamente alla direzione del binario per indicare la via libera, è stato quasi dappertutto sostituito dal segnale a braccia, o *semàforo* che, avendo una struttura caratteristica, può essere più facilmente identificato. Con le due posizioni del braccio (la posizione di braccio teso o normale al sostegno, quella inclinata in alto o in basso) si indica rispettivamente se la via è impedita o libera.

Il semaforo è meccanismo di estrema semplicità: un sostegno fisso e un braccio mobile. Al movimento del braccio corrisponde quello di due vetri colorati che vengono a porsi davanti ad una lanterna per dare alla luce una colorazione diversa, e realizzare così la segnalazione notturna, impostata come si sa sui tre colori: rosso (fermata) verde (via libera) e giallo arancione (preavviso di un prossimo segnale). Ma basta scorrere le nostre illustrazioni per avere una idea della estrema varietà delle combinazioni che si possono ottenere utilizzando la posizione e la forma delle ali.

Riesce adunque facile non solo di ottenere le due o tre indicazioni principali (arresto, via libera, preavviso) ma aggiungerne altre sul carattere della linea percorsa e sulle eventuali limitazioni di velocità richieste dalla linea stessa.

Una stazione, se è attraversata dal convoglio su di un binario rettilineo, comporta la stessa velocità della linea di corsa esterna; ma se in via normale, o solo transitoriamente, il convoglio ha a sua disposizione un binario in curva di raggio limitato, ivi la velocità deve essere ridotta. Il segnale dovrà appunto dire questo al conducente.

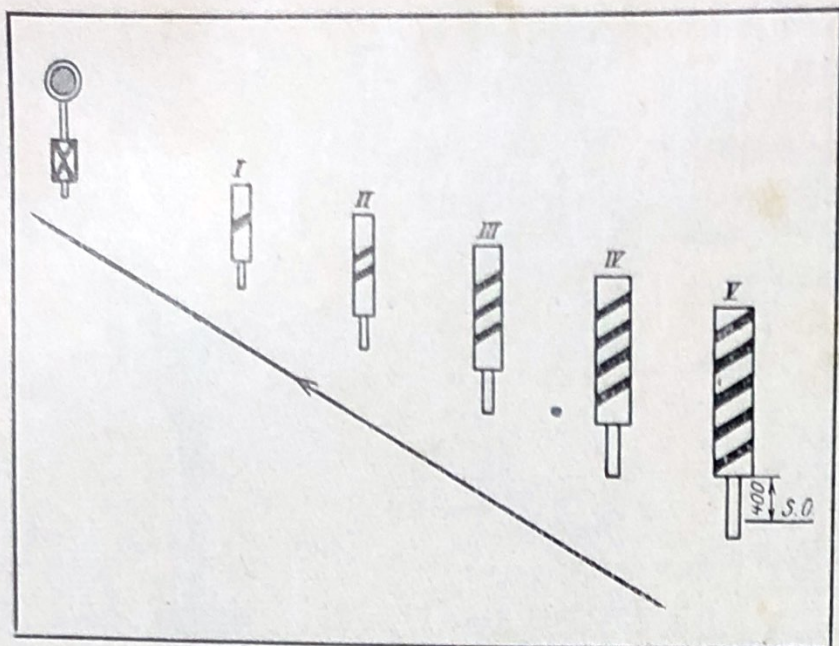
Il semaforo del resto con una (al più, due) ali di forma o posizione diversa, può addirittura creare un linguaggio ricco di significati. Ecco, a titolo di esempio, illustrata nella figura al piede della pag. 432 la curiosa proposta fatta per la segnalazione sulle ferrovie italiane, proposta che poi non ebbe seguito, ma fu molto apprezzata a un congresso ferroviario. Essa ricorda in sostanza che il segnale meccanico non è che la riproduzione stilizzata di un uomo trasformato in curioso automa con braccia ed occhi, che lancia i suoi avvertimenti ai convogli.

Un grande progresso nella visibilità si fece con la introduzione dei segnali luminosi anche per l'esercizio diurno.

Questi segnali, detti anche *a fuochi di colore*, hanno il vantaggio di non richiedere alcuna operazione (accensione dei fanali) nel passaggio dal giorno alla notte, e di permettere l'impiego di mezzi ottici con i quali si ottiene una concentrazione molto più intensa della luce. Adottandovi l'illuminazione elettrica, è facile accrescere la potenza della lampada, mentre nessun impedimento trova la colorazione, ottenuta — come al solito — con schermi rossi, verdi o gialli, ma fissi e non mobili.

Il segnale luminoso, che del resto ha richiesto molti studi e perfezionamenti, anche in piena luce solare è visibile in linea retta a mille metri almeno; conviene peraltro evitare i così detti « fuochi fantasmi » prodotti dai raggi di sole che colpiscono la lente all'esterno; e questo si fa adottando dei lunghi schermi di protezione che trattengono i raggi solari. Di notte, e in condizioni favorevoli di sfondo, si raggiungono visibilità elevatissime, fino ai tremila metri. Si può quindi rinunciare ai segnali ripetitori. In curva la visibilità discende; ma, a parte il rimedio costituito da diffusori speciali, le curve essendo percorse a velocità ridotta, è minore anche lo spazio che vi occorre per l'arresto. Il segnale luminoso è visibile pure durante i crepuscoli, quando i segnali geometrici diventano meno appariscenti. In tempo di nebbia i segnali luminosi sono visibili assai più dei segnali geometrici e sono sottratti agli effetti nocivi della neve e del ghiaccio. Si può dire, anzi, che i segnali luminosi sono perfin troppo visibili, al punto da dar luogo a inconvenienti, come quello che il macchinista veda il segnale più lontano e lo scambi col più vicino. Con tempo favorevole i segnali luminosi — che conviene porre a grande altezza (dieci metri perfino) — prendono di notte l'apparenza di giganti dallo sguardo penetrante e terrifico, che esercitano sul personale di condotta un'azione imperiosa eccitandone la pronta ubbidienza. Questo eccesso di efficacia ha, del resto, una contropartita: fa sorgere il rischio di rendere inefficaci i segnali, che venissero, in caso di eventuali anormalità, fatti dai guardiani con le comuni lanterne a petrolio, o quelli per provvisori rallentamenti richiesti da lavori alla sede o all'armamento.

UN ALTRO SEGNALE AMERICANO A FUOCHI DI COLORE (R=ROSSO, « RED »; Y=GIALLO, « YELLOW »; G=VERDE, « GREEN »).

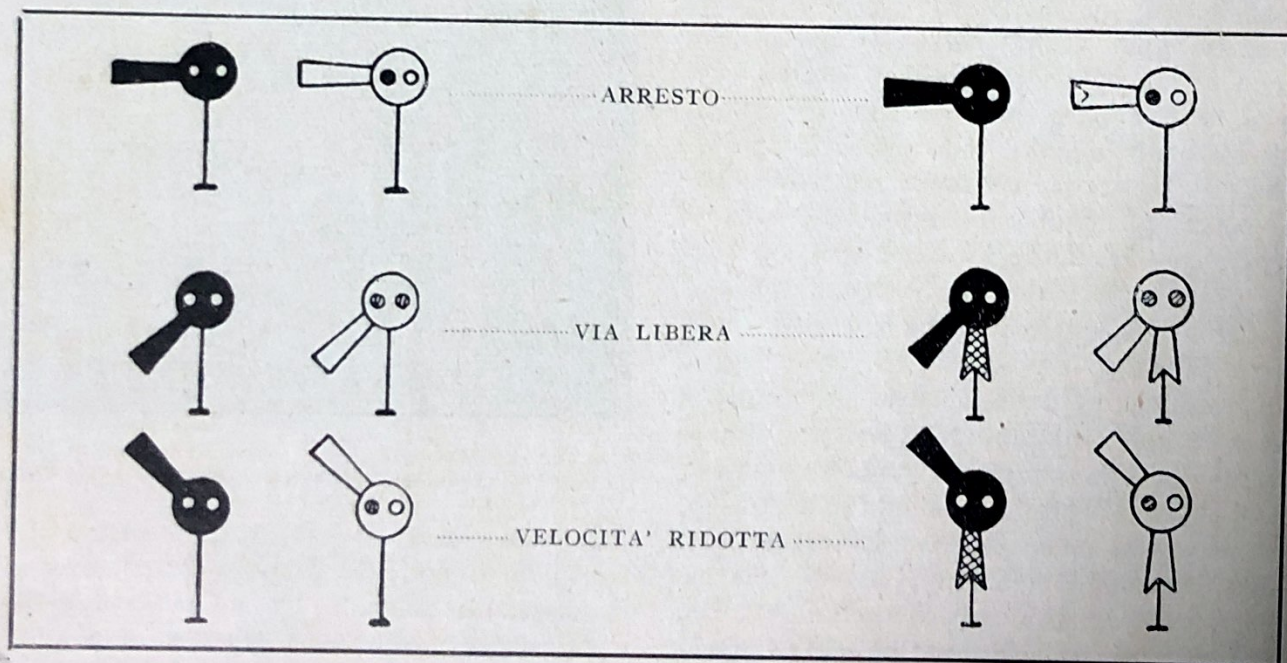
Tale inconveniente è stato in parte risolto abbassando di notte la tensione della corrente mandata alle lampade. Questa tensione è tenuta sempre molto bassa (12 volt di giorno, 5 di notte) per consentire l'uso di lampade a filamento concentrato (la cui posizione me-

IL « BALISAGE » PER PREANNUNCIARE I SEGNALI, COME È APPLICATO NELLE FERROVIE TEDESCHE.

glio corrisponde al fuoco delle lenti) e che non sono soggette a bruciarsi.

***

Un elemento molto importante nella sicurezza della segnalazione è la manovra del segnale, che deve essere fatta sempre da un punto il quale si trovi a valle nel percorso dei treni cui il segnale comanda. La manovra meccanica con trasmissione rigida od a filo è in via di abbandono; si vanno pure ponendo da parte le trasmissioni a fluido, come quelle ad aria o ad acqua compressa. È la trasmissione elettrica che trionfa su tutte le altre perchè non pone alcuna limitazione alla distanza fra il segnale e il punto di comando, distanza che, nel caso delle grandi stazioni, può toccare anche i due chilometri e più.

Orbene, mentre la manovra del segnale geometrico richiede un motore per lo spostamento delle ali, al segnale luminoso basta un interruttore, poichè si tratta di spegnere o di accendere una o più lampade. Dico più lampade, perchè spesso il segnale porta sullo stesso schermo tre o sei fuochi; ad ogni lampada o coppia di lampade corrisponde un colore. La manovra consiste nell'accendere la lampada o la coppia di lampade con colore corrispondente alla indicazione da fornire.

La semplificazione della manovra è un altro dei vantaggi del segnale luminoso. Dovendo ogni segnale ubbidire ad alcune condizioni, la manovra è collegata a quella degli altri segnali ed alla posizione degli scambi. L'elettricità ha permesso di stabilire, nel modo più efficace e semplice ad un tempo, i rapporti fra questi diversi elementi di una stazione. Chè se si tratta di una grande stazione, gli enti da collegare sono moltissimi; so-

LA CURIOSA PROPOSTA DI UN INGEGNERE ITALIANO PER UN NUOVO SISTEMA DI SEGNALI (QUI SI VEDE BENE CHE IL SEGNALE È UN UOMO MECCANICO PROVVISTO DI OCCHI E DI BRACCIA, CHE SOSTITUISCE UN GUARDIANO).

lo la duttibilità della corrente elettrica può vincere la complessità delle condizioni da osservare.

Il lato più interessante del progresso raggiunto in questo campo è rappresentato dall'automaticità del comando dei segnali. Automaticità, in questo caso, vuol dire che il treno stesso cui il segnale comanda, manovra il segnale ponendolo all'arresto se si verificano condizioni contrarie al movimento proprio o a quello di altri treni, condizioni che il treno medesimo discopre. Tale magico effetto di automaticità (ora applicato anche alle segnalazioni stradali) è stato reso possibile sulle ferrovie da una ingegnosa, per quanto semplice invenzione, detta del « circuito di binario » applicabile tanto alle stazioni quanto alla linea corrente, invenzione antichissima che ha stentato a farsi strada e che negli ultimi tempi è stata portata ad una incredibile perfezione.

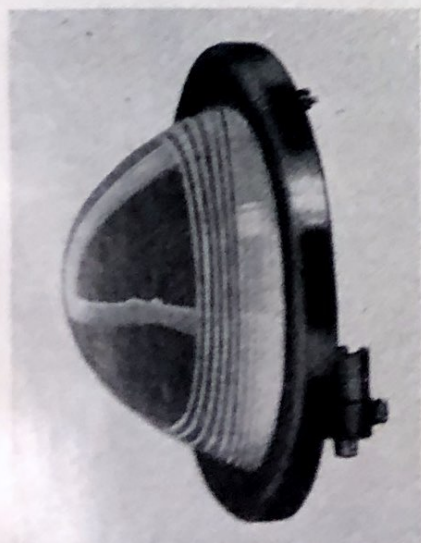
SISTEMI OTTICI DI SEGNALI LUMINOSI O « A FUOCHI DI COLORE ».

Ed ecco in che cosa consiste il circuito di binario. All'estremità di un circuito, costituito con le due file delle rotaie di un tronco di binario, (fig. a pag. 435) è inserita una sorgente di energia elettrica (batteria di pile, accumulatori, trasformatori) e all'altra è posta in derivazione una elettrocalamita; quando il circuito di binario non è percorso da veicoli, l'elettrocalamita — alimentata dalla sorgente di elettricità — attrae la sua armatura mobile; se un treno o un veicolo vengono ad occupare il circuito, questo non sarà più percorso da corrente e l'elettrocalamita si disecciterà.

All'elettrocalamita si può in generale considerare sostituito un *relé* (1) cioè un apparecchio che, opportunamente inserito in un circuito elettrico, sia atto a rivelare una perturbazione che avvenga nel circuito stesso ed a produrre, in conseguenza di ciò, certe determinate azioni di inserzione o disinserzione alle quali è destinato. L'elettrocalamita è la forma originaria del *relé* a corrente continua. Con la corrente alternata si hanno i *relé* a disco, che funzionano come piccoli motori, in cui lo spostamento del disco dà luogo a spostamento dei contatti che il disco medesimo porta. Ma il movimento del disco è sempre provocato da elettromagneti; perciò l'automaticità è ancora conseguenza della presenza o mancanza di corrente nel circuito di binario.

UNA LENTE PER UN SISTEMA OTTICO IN USO IN GERMANIA.

Per delimitare il circuito di binario si devono creare delle giunzioni isolate, cioè apparecchiature che, pur mantenendo il collegamento meccanico fra due rotaie contigue, interrompano la continuità elettrica, e facilitare il passaggio della corrente attraverso le ordinarie giunzioni, applicandovi connessioni elettriche del tipo di quelle in uso per la trazione elettrica. Tali particolarità dal punto di vista di principio non presentano difficoltà alcuna, ma nell'applicazione richiedono la soluzione di molti piccoli problemi che hanno richiesto anni di studi.

(1) Ci si consenta di adottare questa traduzione fonica della parola francese « relais » di cui non si è riusciti a creare in lingua italiana un equivalente accettato dall'uso; viene suggerito il termine « soccorritore », ma nessuno lo adopera.

UN TIPO DI SEGNALE LUMINOSO.

Il circuito di binario è anche la base d cosidetto *blocco automatico* che si va este dendo sempre più sulle linee ove si raggiun una grande velocità, come sulle direttissim od una grande frequenza di treni come sul metropolitane.

Si sa che il sistema di blocco si basa su concetto di dividere una linea in tante sezi ni e poi fare in modo che in ciascuna sezion non si trovi contemporaneamente più di u treno. I treni così non si possono mai rag giungere l'un l'altro. Ad ogni limite di se zione è posto un segnale ed è con la manovra combinata di questi segnali che si ottiene l scopo di non fare entrare un nuovo treno prima che quello precedentemente entrato nel la sezione ne sia uscito. Quando si ricorre ad azioni manuali, pur col sussidio di contatti o pedali su cui agiscono i treni, la cosa riesce complicatissima, mentre è assai facile raggiungere lo scopo se ogni sezione viene trasformata in un « circuito di binario ». La presenza stessa del treno sul circuito basta a creare la condizione per la quale il segnale situato dietro al treno si pone all' arresto e vi permane fino a quando il treno non abbia liberato il circuito.

Blocco automatico significa economia di uomini (ogni posto di blocco manuale ha bisogno di un « guardablocco ») e grande rapidità di successione nelle manovre di apertura e chiusura dei segnali. Se poi questi sono del tipo a « fuochi di colore » si ottiene pure una grande semplicità di dispositivi. Quando si pensi che sulle metropolitane i treni si susseguono anche ad un solo minuto e mezzo di intervallo, di leggeri si comprende come solo il blocco automatico possa assicurare una corrispondente rapidità di manovra. Su tali categorie di linee non si hanno elevatissime velocità e lo spazio di arresto si limita ai 150 metri, ma il tracciato sia per curve, sia per pendenze è sempre difficilissimo; vi s'impiegano tanto i segnali luminosi, che si prestano ad una più facile percezione, quanto il blocco automatico, che consente una protezione più sicura con manovre molto semplici. (La semplicità, se razionale e ben applicata, evita errori ed equivoci).

È difficile che un « relé » non risponda all'azione che lo eccita e lo diseccita. Tuttavia anche questo è previsto, ed ingegnose disposizioni di circuiti fanno sì che il mancato funzionamento di un « relé » non abbia dannose conseguenze.

***

Descritto alla brava questo mirabile strumento della segnalazione moderna, bisogna purtroppo notare che permane ancora una causa di pericolo. Può darsi che ad un segnale, comun-

ALTRO TIPO DI SEGNALAZIONE FERROVIARIA LUMINOSA.

IL CIRCUITO DI BINARIO.

que bene studiato e ben disposto, il conducente, per una causa qualsiasi, non ubbidisca. Si tratta di fatti molto rari, ma che si sono pure verificati con gravissime conseguenze. Occorre, dunque, riparare a questa terribile eventualità. Il treno che, di fronte ad un segnale chiuso, non si arresti per opera del conducente deve essere arrestato da una azione esterna provocata dallo stesso segnale.

Esiste già a questo riguardo tutta una serie di metodi e di apparecchi che vanno sotto il nome di « comando automatico dei treni ». Di esso diremo in un prossimo articolo; chè questo è già lungo.

FILIPPO TAJANI

IL SERVIZIO DEI TRITTICI E CARNETS DEL T. C. I.

Per gli automobilisti e motociclisti che si recano all'estero per turismo

I Soci automobilisti e motociclisti che intendono compiere un viaggio all'estero sul proprio veicolo, devono depositare temporaneamente presso le dogane straniere il dazio di importazione del veicolo, ammontante in taluni casi a varie decine di migliaia di lire. Per evitare i molteplici intralci sorgenti da questa condizione, tra i quali i più notevoli sono: quello di doversi provvedere di valuta estera e quello di poter trovare l'ufficio doganale sprovvisto di fondi per eseguire la restituzione del deposito, è stato istituito fino dal 1903 il servizio dei trittici (per l'entrata nel territorio di un solo Stato) e dal 1920 il servizio dei carnets de passages en douane (per entrare in diversi Stati).

Tale servizio, che viene disimpegnato dal Touring in favore dei propri Soci, in un primo tempo richiedeva il deposito della somma cospicua presso il Touring stesso. Successivamente venne introdotta la facilitazione che è sempre in vigore di fare il deposito in contanti o in titoli di Stato. Ora il servizio è reso ancora più facile essendo dato al Socio di evitare qualsiasi versamento poichè è stato stipulato un contratto di assicurazione con le Società seguenti: *Anonima Infortuni* delegata dalle *« Assicurazioni Generali di Venezia »* - *Assicuratrice Italiana* delegata dalla *« Riunione Adriatica di Sicurtà »* - *Le Assicurazioni d'Italia* delegate dall'*Istituto Nazionale delle Assicurazioni* - *« Ermes » Mutua Assicuratrice* - *Società Assicuratrice Industriale* - *Soc. An. Ital. di Assicurazioni « Savoia »*.

Queste Società col corrispettivo di un modico premio di assicurazione si fanno garanti del pagamento dell'ammontare dei diritti doganali che il contraente fosse tenuto a versare al T. C. I. in dipendenza dell'uso del trittico o del *carnet*. Gli Uffici del Touring elencati appresso e gli Uffici delle Società di Assicurazione nominate sopra, esistenti in molte città del Regno, forniscono gratuitamente consigli, informazioni e moduli per le pratiche inerenti.

Presso gli Uffici del T. C. I. si possono anche avere informazioni e istruzioni per ottenere il *certificato internazionale per autoveicoli*, il *permesso internazionale di condurre* e la *targa internazionale* che sono indispensabili agli automobilisti per circolare all'estero.

I trittici e i *carnets* vengono rilasciati ai nostri Soci presso la Sede Centrale del T. C. I. in Milano (Corso Italia n. 10), presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (Via Carlo Alberto n. 45/47), presso gli Uffici C. I. T. di Cortina d'Ampezzo - Firenze - Napoli - Genova - Rapallo - Roma - Trento - Verona - Venezia - Zara, presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste, presso gli Uffici della « Italia », Società di Navigazione in Genova e Sanremo; presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia e presso la Soc. di Trasporto F.lli Gondrand di Firenze.

(fot. T. Zambelli, Cremona

LA TOSATURA DELLE PECORE COME SI PRATICA NELL'ALTA VALCAMONICA.

(*fot. V. Dinami, Bengasi*)
LE SERPENTINE DELLA STRADA DELL'UADI BACUR TRA BENGASI E BARCE.

LE STRADE DELLA CIRENAICA

Non sono trent'anni che una commissione di studiosi, inviata da un gruppo finanziario straniero per esaminare la possibilità di stabilire in Cirenaica dei nuclei di coloni Israeliti, conchiudeva i propri lavori constatando, unanime, le scarse risorse della regione e la poca probabilità che questa potesse mai diventare un utile campo per le iniziative europee.

In verità, a quell'epoca la Commissione non poteva pronunciarsi se non sulla scorta di elementi indiretti.

Ma in pochi lustri il problema, allora risolto in modo molto sommario, ha avuto invece una soluzione del tutto opposta a quella prospettata. I dati meteorologici raccolti in diverse stagioni sul Gebèl el-Achdàr, cioè sulla parte migliore dell'altipiano, hanno infatti fornito la più ampia assicurazione circa l'abitabilità della regione; la situazione economica mondiale ha modificato poi profondamente le antiche concezioni dell'utilità di un possedimento; da ultimo, necessità contingenti — soprattutto quelle di espansione demografica — hanno fatto sì che la Cirenaica è venuta in breve volger d' anni, nonostante molteplici ostacoli, non tutti dipendenti dalla natura, ad assumere i caratteri della colonia forse di maggior avvenire che l'Italia possegga.

Risolta finalmente e definitivamente una situazione politico - militare che trascinandosi da un decennio sembrava divenuta inestricabile, è giunto ormai il momento in cui dovendosi virtualmente iniziare l'opera di colonizzazione (chè i maggiori e più o meno fortunati tentativi compiuti finora, hanno avuto tutt'altro carattere), è apparso subito necessario intraprenderla *ab imis fundamentis,* creando cioè quell'attrezzatura civile senza della quale non v'ha opera organica e progressiva con fini nettamente prestabiliti.

Primo elemento necessario, e quasi fondamento di tutti gli altri, è naturalmente apparsa la rete stradale, di cui un'inconcepibile inerzia aveva privata per lunghi anni, al pari della colonia sorella, la regione.

IL LAGO DELLA ZEIANA, LA PROBABILE FOCE DEL MISTERIOSO LETE (CIRENAICA).

Poichè, non vale dire che le condizioni di sicurezza rendevano impossibili i lavori, come non costituì una soluzione positiva del problema, il coraggioso, ma affrettato tentativo del Governatore De Martino, che volle creare in pochi mesi un'arteria, la quale da Bengasi, per Barce e Cirene, raggiungesse Derna, attraversando la zona più promettente dell'altipiano.

Per lunghi anni la Colonia rimase con le solite autopiste, ricavate dagli stessi automezzi sulla traccia delle antiche carovaniere, e con qualche tronco locale d'interesse limitato e per lo più connesso ad esigenze, anche esse circoscritte, di carattere militare. Soltanto in questi ultimi anni vennero aperti il tronco Bengasi-Tocra e poi quello Tocra-Barce ed un breve tratto della rotabile Bengasi-Ghemines.

La risoluzione integrale della spinosa faccenda si è avuta quasi di pari passo con l'ultima fase di assestamento militare della Colonia, quando cioè il Maresciallo Badoglio, applicando la seconda parte del dilemma proposto a suo tempo agli indigeni — sottomissione o guerra — trovò in S. E. Graziani l'Uomo adatto per un'azione integrale, non cioè rivolta unicamente alla risoluzione d'un problema militare arduo, sì, ma transitorio, bensì impostata sulle grandi, immediate possibilità che la pace avrebbe automaticamente dischiuso. Quindi un programma stradale completo, tale da ridurre la parte settentrionale della Colonia nelle medesime condizioni di viabilità di una provincia italica.

È ovvio che tale proposito doveva intonarsi alle condizioni topografiche della regione e tenere conto delle necessità suscettibili d'uno svolgimento progressivo, donde una sostanziale differenza di espansione stradale con la colonia sorella: quivi il transito espanso principalmente in longitudine, mentre in Cirenaica doveva e poteva esserlo quasi totalmente in latitudine con due prolungamenti laterali: Porto Bardia-Giarabub, importante per la linea di frontiera che è destinata a fiancheggiare e servire, l'altro collegante Bengasi ad Agedabia e quindi lungo la Sirtica, diretto alla Colonia sorella e per l'oasi di Gialo, a quelle più lontane di Cufra. Brevi diramazioni d'importanza strettamente locale dovevano servire a congiungere trasversalmente, le due grandi arterie del Gebèl: Barce - Cirene - Derna, e Barce - Maraua-Slonta - Cirene.

Si può dire che l'assunzione del Governo della Cirenaica da parte del Gen. Graziani coincise non tanto con il nuovo indirizzo mi-

SCHIZZO CARTOGRAFICO DELLA RETE STRADALE DELLA CIRENAICA.

litare, tendente a troncare definitivamente la ribellione, quanto con l'inizio d'un complesso di lavori stradali a largo respiro, quale altri Governi avrebbero intrapreso soltanto in condizioni di tranquillità assoluta.

Inoltre, e in ciò forse sta la differenza più saliente con l'opera analoga effettuata in Tripolitania, non appena raggiunta la pacificazione della zona settentrionale circa un decennio addietro, il problema fu affrontato non già con i soliti mezzi di ripiego e con la preoccupazione fondamentale di far presto ad ogni costo, bensì con il saggio criterio di compiere opera definitiva e tale che poi non richiedesse, per molti anni, che le sole opere di ordinaria manutenzione. L'inizio di questo importante complesso di lavori, avvenuto si può dire nel 1931, è stato — fra l'altro — l'utile mezzo di cui il Governo locale si è servito, a somiglianza di quanto viene fatto in Italia, per diminuire la disoccupazione o, meglio, il danno derivante dallo spostamento delle tribù indigene dalle loro sedi naturali, spostamento reso necessario dalla nuova politica di isolamento dei pochi nuclei ribelli, che ancora esistevano in Cirenaica.

Quest' ultimo provvedimento, mentre da un lato ha portato i suoi frutti ed anche più pronti e completi di quanto era dato sperare, dall'altro canto è stato reso possibile dalla cospicua massa di lavori che furono intrapresi in quel tempo, lavori nei quali venne impiegata quasi esclusivamente la manovalanza indigena, non escluse le donne. Si è avuto così il vantaggio di diminuire la spesa di mantenimento nelle sedi transitorie di una massa inerte; si è resa questa partecipe del nostro sforzo di trasformazione della regione ed, insieme, più consapevole del programma civile che intendiamo svolgere in Cirenaica e dei fini che ci proponiamo di raggiungere.

***

Qualche particolare tecnico può dimostrare meglio l'importanza dell'opera intrapresa.

Il primo gruppo di strade comprende circa 1000 km. di percorso, di cui quattro quinti ormai in piena efficienza.

Le vecchie strade a soprastruttura costituita da inghiaiata cilindrata all'acqua con una carreggiata variabile da 3,30 a 4,50 e con banchine laterali di 0,75-1 metro, vengono gradualmente sistemate, allargate e ri-

(*fot. V. Dinami, Bengasi*)

PONTE SULL'UADI LESTATA (BARCE - EL GARIB).

caricate. Dove ciò sia reso necessario da nuove esigenze tecniche, vengono eseguite anche le opportune rettifiche. Le nuove costruzioni, invece, destinate ad essere tutte quante bitumate, sono formate da un robusto sottofondo di pietrame con mantellatura di pietrisco cilindrata all'acqua; la carreggiata è di cinque metri per le principali e di 4 per le secondarie, fiancheggiate da banchine di un metro. Ovunque è stato possibile — e la natura del terreno generalmente pianeggiante e con dislivelli poco accentuati lo ha consentito quasi sempre — si è cercato di evitare le grandi pendenze e le curve a raggio ridotto. La massima pendenza raggiunge appena il 7 % (beninteso tranne nelle vertiginose discese fra Cirene-Apollonia, Feteia, Derna e la stessa Barce-Tolmeta, che però vanno sistemate, anzi rifatte con un percorso di poco più lungo, ma più comodo), le curve di rado sono inferiori ai 100 metri di raggio; le livellette sono generalmente dolcissime ed i grandi rettifili prolungati letteralmente a perdita d'occhio, abbondano. Si è naturalmente cercato di evitare, per quanto era possibile, le opere d'arte; tuttavia sul Gebèl non si sono potute eliminare del tutto. Vi sono diversi ponti di cemento armato, di cui alcuni di notevole importanza costruttiva (insigni fra tutti quello sull'*uàdi* Lestata alla progressiva km. 18 sulla strada Barce-Cirene per el-Garìb; e il viadotto a tre luci sull'uadi Umm-el-Amaim fra Tocra e Barce). Un'impressione di vita e di modernità è data dagli elementi di segnalazione stradali e dalle numerose targhe opportunamente distribuite, fra le quali primeggiano quelle offerte del Touring: ciò che mentre prova la benefica influenza del Sodalizio anche in queste terre, fino ad ieri considerate semiselvagge, costituisce come il suggello di un'opera civile che più delle altre attinge il significato di un simbolo. Abbiamo detto che Bengasi è naturalmente il punto di partenza delle varie strade, che volgono al Gebèl e verso la Sirtica. Quest'ultima, che già arriva con un percorso di 106 chilometri (passando per Ghemines) ad Agedabia, sta per raggiungere dopo altri 130 km., di cui parte ancora in costruzione, la località di el-Agheila, cioè il centro più meridionale nel golfo della Grande Sirte, e quindi il confine Tripolitano.

L'altra, dal Gebèl, da Bengasi muove verso Tocra, s'inerpica sul primo gradino dell'altipiano, proseguendo poi per Barce, il maggior centro di tutta la regione montana. Da questo centro partono due strade: l'una, più meridionale, per Tecnis, Maraua, Slonta e Cirene, seguendo per la massima parte del percorso i confini approssimativi di quella che potremo chiamare la zona utile ai fini immediati della colonizzazione; l'altra da Barce, volgendo verso el - Garib, entra nel cuore della « Montagna Verde » e raggiunge, come la prima, la zona di Cirene. Un unico tronco collega poi questa località con Derna.

Da Bengasi per Tocra fino a Barce si hanno così 100 km.; 132 ne intercorrono fra Barce e Cirene per Maraua-Slonta (mentre la centrale per el-Garìb quando sarà ultimata, risulterà di qualche chilometro più lunga); altri 80 km. passano fra Cirene-el Gubba-Derna. Un totale di poco più di 300 km., che vengono comodamente coperti in sei ore.

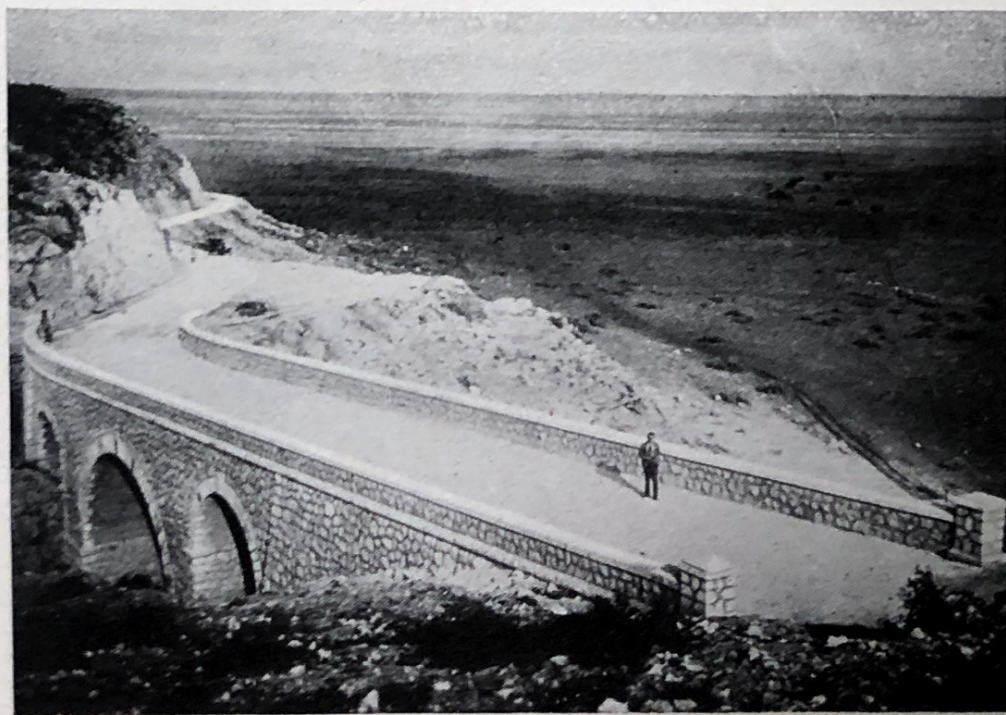
Quando sarà compiuta l'altra strada Der-

(*fot. V. Dinami, Bengasi*)

STRADA BARCE-CIRENE: UN SUCCEDERSI DI RETTIFILI.

na-Umm er-Rzem-Ain Gazàla - Tobruch, in una giornata si potrà andare praticamente da un capo all'altro della Colonia; ed allora anche la Cirenaica, rimasta per tanti anni allo stato di una regione da esplorare, forse la sola di tutto il nord-Africa, entrerà nel modesto, ma più utile rango di una provincia italiana, che dalla Madre Patria aspetta solo il vigoroso innesto di genti di nostra stirpe per rinnovare, e più gagliardamente, l'opera di Roma.

⁂

Recentemente, a più riprese, diversi turisti, quasi tutti Italiani, hanno chiesto dubitativamente notizie circa la percorribilità della Colonia con automezzi ordinari. Una tale richiesta, fatta da Italiani, lascia amaramente perplessi, dacchè prova che nonostante sia stato sovente proclamato quanto sull'argomento strade è stato fatto e si vien facendo dal Governo Cirenaico, ancora manca in Italia, quell'interessamento agli argomenti coloniali, che riesce a fissare l'attenzione su notizie che alle colonie si riferiscono. Per moltissimi (se pur sanno, ad esempio, che la Cirenaica è pacificata da oltre due anni) esse restano le contrade semi-

(*fot. V. Dinami, Bengasi*)

UN SOLIDO PONTE SULLA STRADA BARCE-TECNIS.

(fot. V. Dinami, Bengasi)

TAGLIO IN ROCCIA LUNGO LA STRADA CIRENE-DERNA.

barbare, dove il deserto costituisce la nota predominante e dove, senza arrivare ai rischi, gli scomodi per lo meno sono il regime normale. È per questi che occorre illustrare un poco di più le strade cirenaiche e mostrare non soltanto quali nuove possibilità turistiche esse hanno dischiuso ed offrono abbondantemente a breve distanza dalla Madre-Patria, ma quale importanza economica potranno assumere quando, per loro mezzo, l'intera regione sarà debitamente valorizzata.

Riteniamo che l'Ente turistico per le Colonie, di recente costituzione, così opportunamente voluto dal Ministro delle Colonie, avrà sùbito nelle strade un argomento del più alto valore per richiamare sulle due regioni Libiche l' interesse di quel pubblico, che — anche quando sia animato dal desiderio di viaggiare, di vedere e di conoscere qualche cosa oltre l'uscio di casa — desidera farlo piuttosto comodamente. Le strade cirenaiche offrono questa possibilità, che si sviluppa e si completa ogni giorno di più.

***

Cominciamo dall'itinerario classico, che da solo basta a dare un'idea dell'intera regione, dalla magra pianura steppica del Bengasino a quella cespugliosa della cimasa litoranea fra Tocra ed il Gebèl; quindi le pendici di questo, poi la grande conca di Barce, modello gigantesco delle numerose depressioni che si ritrovano nella regione (più ridotte, ma analoghe per aspetto e possibilità), e la « Montagna Verde » nella sua rigogliosa pienezza, con tutta la varietà dei suoi aspetti. Quindi quel tratto di regione tanto simile a certe nostre della Sicilia settentrionale sotto alle Madonie o della Calabria nei punti meno aspri, e finalmente un angolo ridottissimo, ma leggiadro per il carattere inaspettato che presenta come una rivelazione: la piccola oasi di Derna, dove l'Africa, la vera Africa, che sembra smarrita poco lungi da Bengasi, si riaffaccia di bel nuovo sulle rive del Mediterraneo.

Di tutta la colonia, Bengasi soltanto serba l'impronta della località esotica, e non tanto per le caratteristiche dei suoi quartieri arabi assai ridotti e purtroppo in qualche punto inopportunamente manomessi, quanto per l'insieme naturale che ne forma la particolare caratteristica, cioè il complesso di *sebche* e di *mellahe* e la vasta insenatura marina che si insinua così profondamente nella terra da dare l'impressione di una città (come fu real-

APOLLONIA, IL PORTO DI CIRENE.

mente in passato) sorta più su di un'isola che sopra una lingua di terra, congiunta artificialmente ora, con altre, alla terra ferma.

Quell'insieme di stagni, pittoreschi sempre, ma soprattutto nell'ora del tramonto per la ricchezza delle luci che sembrano adunarvisi, e nelle notti illuni per i riflessi innumerevoli che vi accendono le lampade elettriche sparse ovunque a profusione — a parte gli inconvenienti non trascurabili sia nel libero sviluppo della città sia nel suo assetto regolare — ne costituiscono una prerogativa di carattere unico in Libia, che agli occhi del viaggiatore acquista un fascino particolare, derivante più che altro dalla dissimiglianza profonda che ha con gli aspetti consueti di altri paesaggi africani.

Ma, usciti da Bengasi e lasciato a sinistra tra i ciuffi scarniti delle palme di Sabri — il villaggio sudanese che dà l'idea d'una vignetta di certi libri di esplorazione di ottant'anni or sono tradotta in realtà per qualche esposizione folcloristica o per qualche diorama coloniale — il paesaggio viene a poco a poco trasformandosi, perdendo nella monotona distesa del terreno desolato, (tranne ogni tanto ancora qualche gruppo di palme ed i cordoni litoranei di dune), quei caratteri che si sogliono attribuire più particolarmente alle regioni del Continente nero.

(fot. V. Dinami, Bengasi)

LA STRADA CIRENE-DERNA PRESSO ZAVIA TERT. (SUL FIANCO, UN CARTELLO DEL T. C. I.).

(fot. V. Dinami, Bengasi)

STRADA CIRENE-APOLLONIA. L'INIZIO DELLA DISCESA DAL PRIMO GRADINO DELL'ALTIPIANO.

I due laghetti stessi — quello di Venere nitido e lucido, come uno zaffiro, quasi a fianco della strada a pochi chilometri dalla città, e quello della Zeiana, il cui estuario si ricollega probabilmente con i ricordi mitologici degli Argonauti — sono elementi che non hanno più a che fare con l'aspetto dominante della regione, già così in contrasto con quella che si estende sulle rive del golfo della Grande Sirte.

Non si può negare che questo primo tratto di percorso, nonostante qualche oggetto di particolare interesse, non è precisamente fatto per dare un'idea molto favorevole dell'intero itinerario, nè valgono ad impreziosirlo i ricordi storici, di cui il turista può anche essere fornito; poichè, a parte quelli mitici di Giasone e compagni cui è stato accennato, nulla ricorda ad esempio che sul posto dello sparuto villaggio di Driana sorgesse la colonia (una delle poche veramente Romane), mandata in Cirenaica dall'imperatore Adriano, dopo che la terribile insurrezione Giudaica ebbe spopolata la regione di più di tre quarti dei suoi abitanti. Così dicasi di Tocra, le cui rovine, per quanto abbastanza conservate, specialmente nelle mura perimetrali, sono così mescolate alle costruzioni arabe e mascherate dalle colture dei *giardini* (l'Arabo così chiama le piccole estensioni coltivate tutt'altro che a fiori), da sfuggire quasi ad un esame superficiale.

Nelle vicinanze di Tocra (l'antica *Teuchira* e quindi *Arsinoe* in onore della madre della grande Berenice, che per suo conto aveva dato il nome alla rinnovata *Euesperide*, oggi Bengasi) si ritrova un nuovo argomento del più alto interesse, cioè una delle prime e più vaste imprese agricole patrocinate dal Fascio Milanese ed attualmente condotta da un nucleo di militi sotto la direzione di elementi tecnici dell'Ufficio Agrario locale. Questa trasformazione, lenta senza dubbio, ma progressiva sempre, che viene accostando i caratteri almeno esteriori dell'ambiente a quelli più comuni delle nostre contrade, costituisce veramente il soggetto di maggior interesse che è dato incontrare lungo il percorso, vario anch'esso come le diverse zone in cui si esplica l'opera di colonizzazione.

Così, sormontata l'erta del primo gradino del Gebèl mediante le ardite serpentine dell'*uadi* Bacùr e varcata la zona di rada boscaglia che ricama l'orlo estremo dell'altipiano, una volta entrati nella grande conca di Barce ecco nuove distese colturali, che rappresentano tutti gli stadi e tutti gli aspetti di quest'opera di rigenerazione terriera della colonia, cui la pacificazione recente ha dato nuovo impulso.

Ne risente soprattutto l'abitato di Barce che appare come un candido aggregato lontano, quasi perduto nell'immensità della piana, ma pieno del fervore che la nuova vita ha trasfuso ovunque, quando ci si approssima o si sbocca nella piazzetta che ne costituisce il cuore.

Quivi era l'antica città, una delle maggiori

STRADA BARCE-SIDI HAMED-EL-CHEILA, LA GRANDE ARTERIA CENTRALE DELLA CIRENAICA. - QUI È FOTOGRAFATO UNO DEI PIÙ BEI RETTIFILI DEL GEBÈL-EL-ACHDÀR.

della Pentapoli, il nome della quale andò via via perdendosi a mano a mano che il centro decadeva a profitto della vicina Tolemaide sul mare, perpetuandosi solo nella denominazione della regione che gli invasori Arabi preferirono ad ogni altra: penisola del Barca, mentre al luogo davano il nome più appropriato di *prateria*: el-Merg.

Da questo punto l'itinerario per Cirene e Derna, come già si è detto, si biparte: una strada (quella ultimata da tempo ed in magnifica efficienza) sale sul secondo gradino del Gebèl e, dopo un'ampia curva, volge a levante oltrepassando più a mezzogiorno quei punti, famosi un tempo per cruenti scontri ed insidie, ora ridotti alla primitiva funzione di posti d'acqua dove si concentra il bestiame per l'abbeverata: Tecnis, Maraua e Slonta.

Questa è anche detta la strada meridionale che, — lunga all'incirca come l'altra — dopo aver raggiunto presso Sidi el-Homri la massima altitudine della regione (poco più di 800 metri), appena oltre Faidia volge direttamente verso Gubba, senza quindi toccare Cirene, cui è allacciata con un tronco apposito.

La strada centrale, oggi prossima ad essere ultimata, da Barce per el-Garib, Gasr el-Ebia, Gasr Beni Gdem, *uadi* el-Cuf, attraversa la parte centrale dell'altipiano, cioè la zona che offre il miglior complesso di elementi pittoreschi, sia dal punto di vista panoramico sia della vegetazione, e finalmente da quello archeologico, poichè passa per Cirene.

Appena percorso l'*uadi* el-Cuf — che in sè raduna tali attrattive da soddisfare, quando siano meglio conosciute ed utilizzate, anche chi sia avvezzo alle zone più turisticamente apprezzate d'Italia — dopo la salita a serpentina sulla opposta ripa, cominciano ad apparire, presso Messa, le tracce di quel grande centro di vita economica ed intellettuale che per quasi dodici secoli illuminò di vivissima luce questa sponda del Mediterraneo. Già la vegetazione con gli ultimi, scapigliati cipressi orizzontali, superstiti di chissà quali imponenti aggregati ed il molle insieme di cespugli e boscaglie di Sidi Rafa e più oltre, sembra predisporre l'animo del viaggiatore a meglio comprendere le tracce di una vita immensa naufragata nel passato, tracce non tanto imponenti o eloquenti di per sè stesse, quanto per le memorie che ridestano ed i fatti cui si ricollegano.

Cirene, collocata sul ciglione del secondo gradino dell'altipiano del Barca, donde l'occhio si perde sulla vasta spianata sottopo-

sta tinta di un rosso dorato (talchè non vana è la denominazione datale da Pindaro di *città del trono d'oro*) e quindi nell'immenso sfondo marino che chiude l'orizzonte, non poteva non costituire un soggiorno prediletto in ogni tempo per artisti, ed in genere per ogni spirito amante del bello come potevano essere i Greci che la colonizzarono. Nonostante le lotte civili che tanto ne tormentarono l'esistenza, specie durante i primi secoli e dopo il dominio dei Battiadi, la vita doveva esservi dolce e serena, allietata com'era dagli incanti di un panorama tra i migliori del Mediterraneo per la schietta purezza delle linee e dai benefici di un clima mitissimo, il tutto unito alla festività gaudiosa dei suoi abitanti ed al carattere artistico che questi avevano saputo profondere nella città beneamata.

Con Atene, Alessandria e Siracusa, e più di quest'ultima certo, Cirene è stato uno di quei centri dove l'ellenismo è fiorito nelle sue forme più svariate e più schiette e, giovandosi degli elementi indefinibili di un ambiente fisico dissimile da quello d'origine, ha forse dato, sia pure in minore proporzione, i prodotti più completi e brillanti.

Al secolo d'oro di Atene fa riscontro un'epoca non meno fortunata in Cirenaica, quando nella metropoli fiorivano menti insigni, da Aristippo Cirenaico e Arete sua figlia, fondatori della scuola edonistica, a Callimaco poeta, ai matematici Eratostene, Apollonio, al filosofo Amiceri, al sofista Carneade e alla divina per bellezza, regina Berenice.

L'arte poi, oltre il sapere, ha prodotto questa città alcuni fra i migliori tesori periodo aureo Greco. Numerosissime sono opere insigni che gli scavi hanno riporta alla luce, a cominciare dalla mirabile Vene di Cirene, alla presunta testa di Zeus, cui originale Olimpio, opera sovrana di F dia, era a noi noto solo per la traccia conse vataci su qualche moneta; poi l'effigie di Ale sandro Magno, un Mercurio, le tre Grazie, Dio Amore, ed una vezzosa testina di Bere nice, nonchè tanti altri lavori tuttora per maggior parte pressochè sconosciuti anche quella cerchia di studiosi che non si occupano direttamente di archeologia.

Ma è soprattutto nel culto dei proprî defunti che Cirene rivela, meglio di ogni altra città del mondo antico, il pietoso intendimento di contendere il più possibile alla morte il suo impero.

La necropoli, ricca di oltre 10.000 tombe, schierate di fronte al cielo ed al mare, esprime questo desiderio infrenabile che tutto non perisca con l'uomo, ed insieme sembra accennare anche ad un'altra aspirazione non meno nobile, cioè di ricongiungere idealmente i morti con la patria lontana, posti com'erano questi così a riposare eternamente in faccia al mare donde provennero.

Accanto a tanta poesia di natura e di ricordi vi è fortunatamente anche la prosa di un sontuoso albergo, dalla cui terrazza si gode una magnifica vista, ma dove soprattutto è possibile dimenticare di trovarsi ad oltre mille chilometri dall'Italia.

Pochi chilometri dopo Cirene la strada si collega al tronco più meridionale, che già dicemmo volgere direttamente verso Gubba e Derna.

I pregi archeologici e turistici di Cirene e della zona circostante (cui devono aggiungersi anche quelli di Apollonia, dove oggi è venuta anche assommandosi pressochè tutta la organizzazio-

(*fot. V. Dinami, Bengasi*)

TOLMETA - LE CISTERNE DELL'ANTICA PTOLEMAIS.

ne civile del distretto ed a cui Cirene è congiunta mediante un interessantissimo tronco, che verrà fra breve completamente rifatto) non devono farci dimenticare le attività di interesse più immediato e che, sotto certi aspetti, sono per noi Italiani più nobili argomenti di orgoglio.

(fot. V. Dinami, Bengasi)
LE TRACCE DI UNA GRANDE STRADA GRECO-ROMANA PRESSO SAF-SAF. A FIANCO, SI VEDE LA VOLTA DEL CISTERNONE ROMANO.

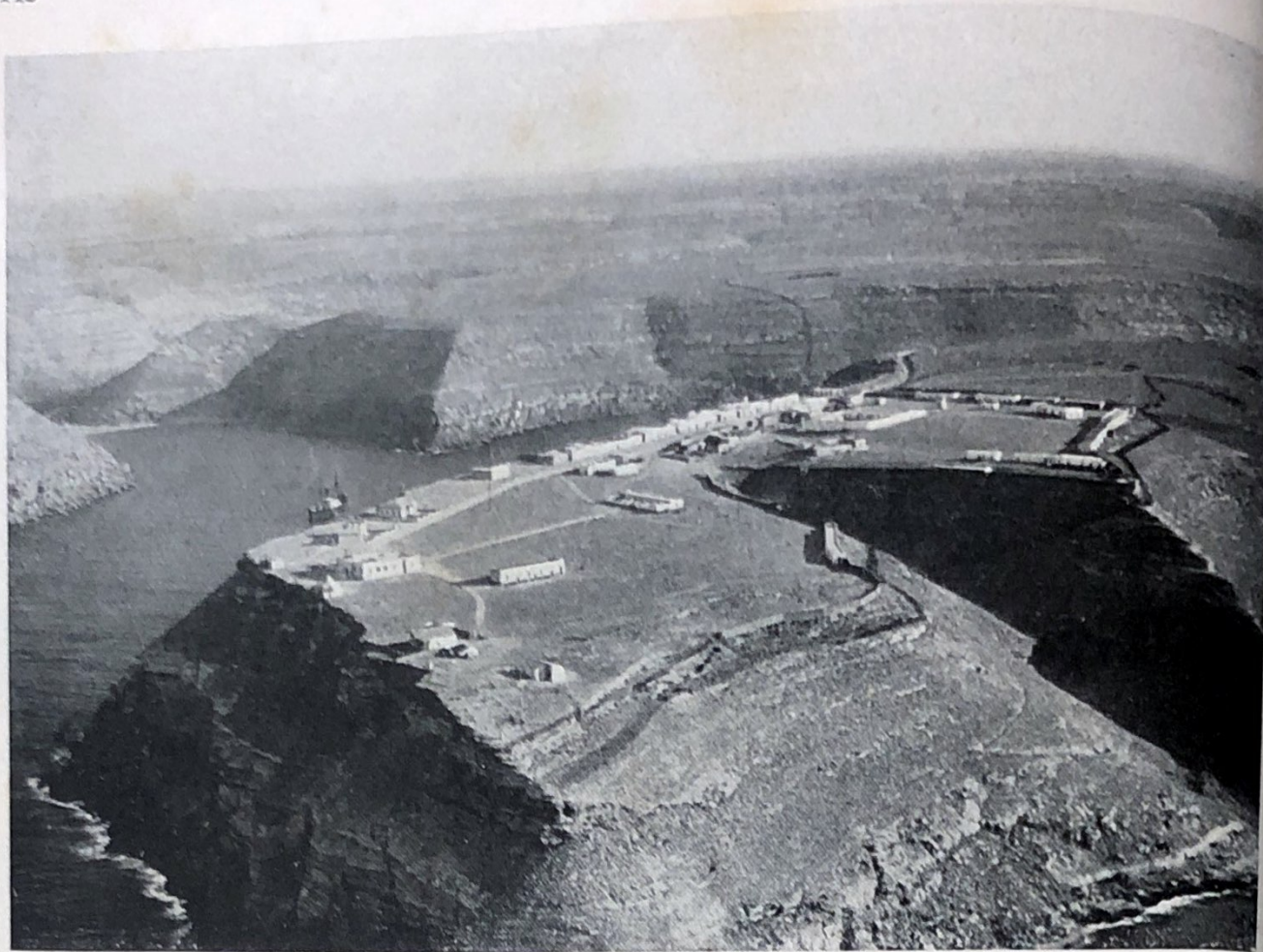
Vogliamo dire la nuova impresa di colonizzazione promossa, questa, da apposito Ente, sotto l'egida del Governo Nazionale e per ora ristretta a quattro località: Messa, Beda, Labragh, Lambude, ribattezzate con nomi italianissimi. L'impresa dovrà in un secondo tempo, abbastanza prossimo, espandersi ben più oltre sulla massima parte del pianoro, ancor oggi favorito, come venticinque secoli or sono, da maggior copia di precipitazioni che ogni altra parte del territorio e da condizioni climatiche ed agrologiche complessivamente analoghe, se pure non più favorevoli, di molte contrade dell'Italia meridionale.

La nuova strada Cirene-Gubba attraversa precisamente le zone assegnate a questi nuclei di colonizzazione, e alle attrattive d'un paesaggio dalle linee molli, appena ondulate, si aggiunge tutto un nuovo fervore di opere, che già mostra i tratti più salienti di quella che sarà la trasformazione futura dell'ambiente.

Dopo il piccolo nucleo di Gubba (con la sua fonte probabilmente ridotta a ninfeo dalla popolazione rurale stabilita anticamente nei dintorni), in cui vi è già la promessa di un futuro borgo, si attraversa uno dei tratti migliori della Cirenaica dal punto di vista agrologico, quella regione, cioè, che al tempo della colonizzazione Greca era così rinomata che i nativi vi fecero passare gli invasori di notte, perchè non fossero tentati a stabilirvisi. A parte qualche esagerazione rettorica, è un fatto che le vallette circostanti, fra le quali primeggia Ain-Mara, sono ricche di polle sorgive, provviste di notevoli precipitazioni di pioggia e dotate di un terreno fertilissimo. L'altitudine poi, che qui oscilla fra i 500-600 metri, contribuisce a mantenere la zona in condizioni climatiche relativamente più favorevoli che non sulla costa od anche soltanto trenta e quaranta chilometri più a sud, ove l'altipiano digrada verso il predeserto.

Attraverso una zona di boscaglia piuttosto rada la strada discende quindi sul primo gradino del pianoro e poco oltre bir-Sebìl s'affaccia sul mare — dominandolo come da un alto terrazzo — dal piccolo promontorio di Chersa fino all'oasi di Derna dove, fra il verde oscuro della vegetazione, fanno capolino i candidi fabbricati della città.

La posizione di questo centro, il secondo per importanza di tutta la Cirenaica, come appare a prima vista, è particolarmente privilegiata per il riparo naturale offerto dal pianoro che le sta a ridosso; e qualora le risorse locali di terreno ed acqua venissero opportunamente utilizzate, sarebbe possibile raddoppiare almeno l'estensione dell'oasi, per costituire un ambiente adeguato, mentre la cittadina potrebbe gradualmente diventare una buona stazione climatica, soprattutto in taluni periodi dell'anno e certo tale da non avere concorrenti su tutto il littorale del nord-Africa da Tunisi ad Alessandria. Ma occorrerebbero iniziative coraggiose, sostenute da capitali non indifferenti, perchè è risaputo che i vantaggi climatici da soli non attirano più neppure gli stessi malati.

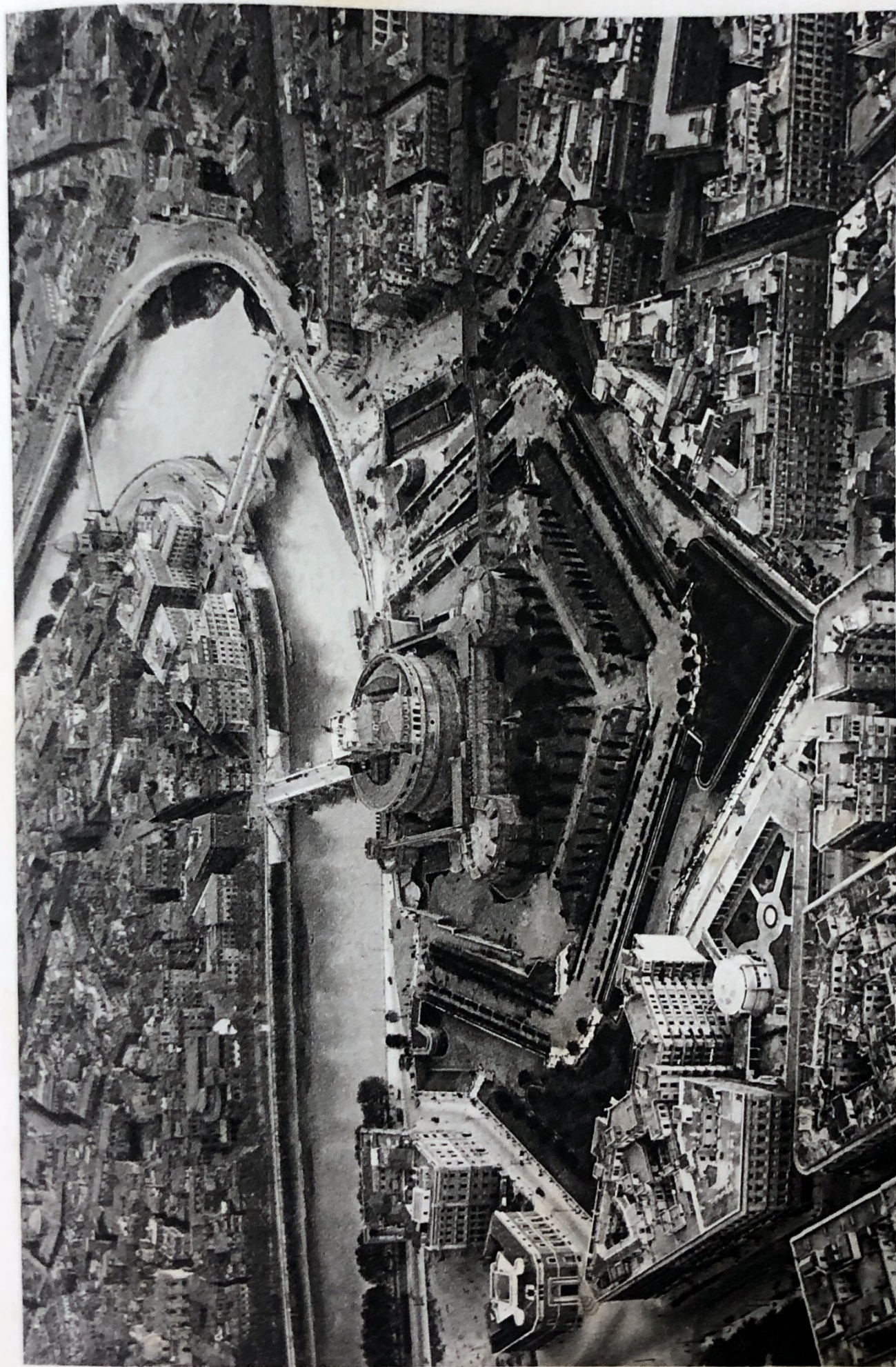
Da Derna l'itinerario prosegue verso il golfo di Bomba e quindi verso Tobruch ed il

PORTO BARDIA PRESSO IL CONFINE EGIZIANO: L'ALTIPIANO MARMARICO STRAPIOMBA SUL MARE, CON GIOCO DI STRANE INSENATURE CHE FANNO PENSARE AI FIORDI.

confine Cirenaico - Egiziano. La strada, per buoni tratti già compiuta, sarà ultimata prestissimo fino a Tobruch ed in un secondo tempo anche nell'ultimo tratto.

Questa parte della colonia, all'infuori delle caratteristiche e piccolissime oasi di Martuba, ed Umm er-Rzem e qualche breve tratto abbastanza pittoresco del golfo di Bomba, non offre altro oggetto interessante, se non forse allo studioso per la struttura particolare di quelle grandi depressioni, dette *seghife,* utilizzate dalle popolazioni locali per le semine di orzo. Soltanto la grande e sicura baia di Tobruch e la piccola insenatura di Porto Bardia, incisa nel pianoro a guisa di angusto fiordo, sono elementi di una certa importanza turistica. Molto maggiore ne hanno i due itinerari, che si svolgono però su autopiste a fondo naturale, l'uno da Bardia verso l'oasi di Giarabub, fiancheggiando per quasi 270 km. il reticolato che cinge il confine, l'altro da Derna alla piccola stazione predesertica di Mechili, che a meno di 100 km. dalla costa mostra tuttavia come in questa regione, posta sull'orlo, per così dire, di due ambienti climatici estremi, il mare ed il deserto, l'uno e l'altro prendano rapidamente il sopravvento a seconda della distanza dell'opposto.

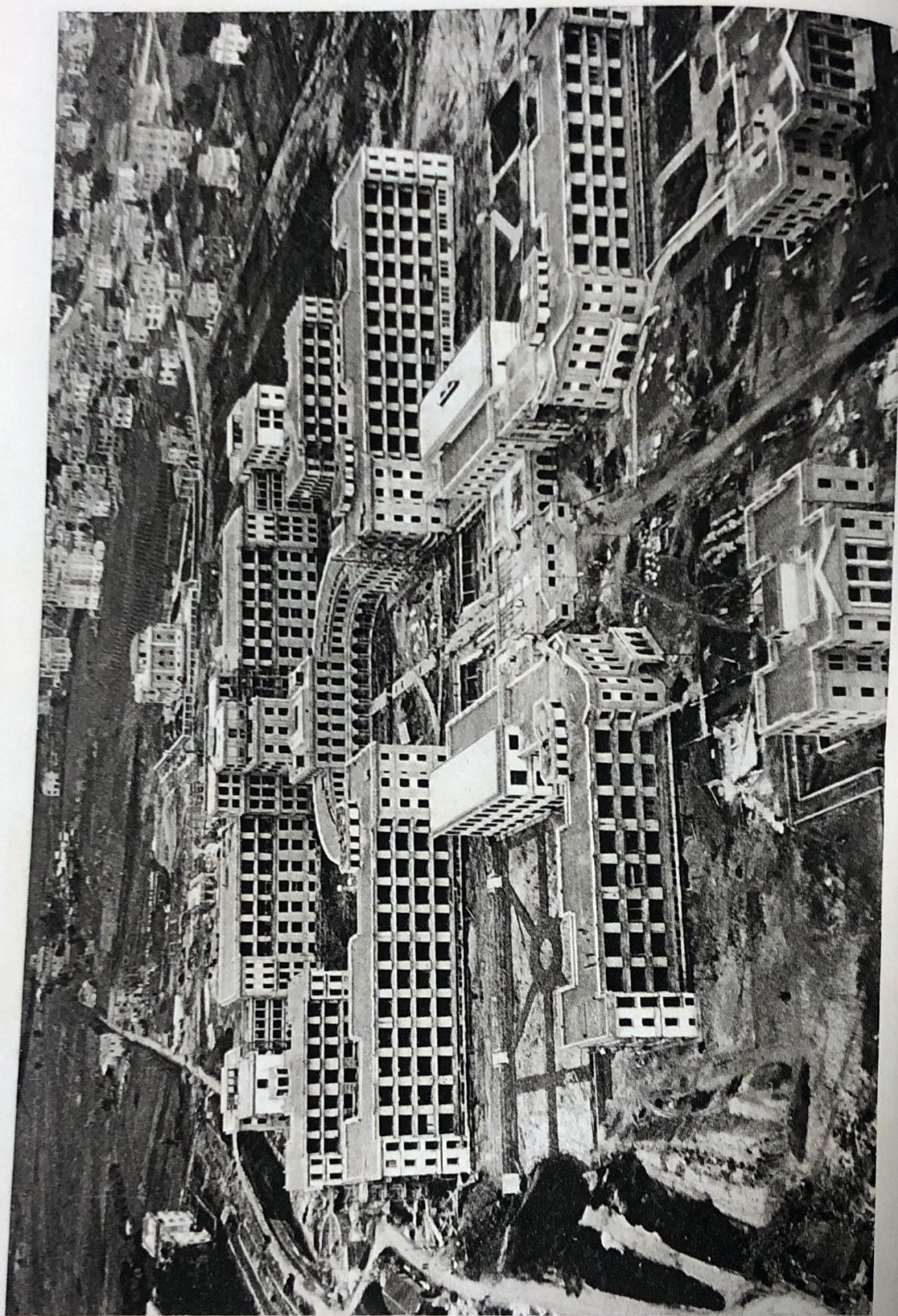
Resta da accennare all' ultimo itinerario che da Bengasi procede verso il sud-Bengasino, biforcandosi ad Agedabia.

Tanto l'uno quanto l'altro ramo — quello cioè che procede per Gialo, Cufra e l'altro per Agheila, Sirte, dove si collega con la Tripolitania — sono destinati a diventare le vie direttrici della nostra futura espansione economica in Libia. Cosa questa, che per il primo ramo potrebbe sembrare utopia, ma non apparirà tale il giorno in cui la strada maestra attraverso il deserto fino agli estremi confini meridionali della Libia sarà il naturale appoggio di quella — ideale — che per le vie del cielo è destinata a congiungere in un unico fascio le sparse colonie che l'Italia possiede sulle sponde Mediterranee, sul Mar Rosso e sull'Oceano Indiano.

A. FANTOLI.

(Laborat. Fotogr. della R. Aeronautica).

ROMA DALL'ALTO - LA MOLE ADRIANA DOPO L'ISOLAMENTO.

Allegato al fascicolo di Giugno 1934. XII de "Le Vie d'Italia"

(Laborat. Fotogr. della R. Aeronautica)

ROMA DALL'ALTO - IL SANATORIO BENITO MUSSOLINI.

(Laborat. Fotogr. della R. Aeronautica).

ROMA DALL'ALTO - IL FORO MUSSOLINI.

ROMA DALL'ALTO - I QUATTRO TEMPLI AL LARGO ARGENTINA.

(Laborat. Fotogr. della R. Aeronautica).

LE OCHE DEL CANADÀ PUNTANO IN AUTUNNO VERSO MEZZODÌ (DA UN DISEGNO DI RADEL DUGMORE).

Più ci si approfondisce nello studio delle migrazioni degli uccelli, e più si ricava la persuasione che si tratta di un problema assai più complesso di quello che si poteva supporre e che le indagini in questo campo richiedono molto tempo e molta pazienza. Sembra talora che gli uccelli si godano a mettere in imbarazzo gli ornitologi, scombussolando opinioni e idee fondate su osservazioni secolari e sulle esperienze ventennali fatte con gli uccelli inanellati. Si può dire che anch'essi si comportano un po' come le iscrizioni etrusche, che — allorquando sembrano decifrate — si capiscono meno di prima.

Lo stimolo a migrare si fa vivo con straordinaria potenza un paio di volte all'anno, afferra l'animale inesorabilmente, in contrasto talora con gli stessi istinti della riproduzione e dell'allevamento della prole, che pur sono tanto fo[illegible]e di capitale importanza. Un episodio, fr[illegible]ati, accade non di rado in Germania dove, in conseguenza di un'estate poco favorevole, si trovano delle covate autunnali della rondine riparia quando si avvicina il tempo di migrare. I genitori dànno segno di una straordinaria eccitazione, portano il nutrimento ai nidiacei ad intervalli sempre maggiori, finchè un giorno, dopo esser convenuti nel luogo di raduno, abbandonano il paese e la prole.

Avete mai visto con quale violenza gli uccelli tenuti in prigionia si gettano sulle gretole della gabbia in seguito al risvegliarsi di questo stimolo potente che li invade? Tipico a questo riguardo è l'esperimento fatto in Germania di acclimatare allo stato naturale il così detto usignolo cinese o uccello sole, un grazioso bipede oltremodo vivace. Da principio questo tentativo riuscì perfettamente, gli uccelli si trovavano benissimo nel nuovo paese e diedero origine a numerosa prole. Ma, sopraggiunto l'autunno, ecco farsi sentire l'istinto migratorio, che li spinse in branchetti verso mezzogiorno, finchè diedero di cozzo nell'imponente barriera alpina e si smarrirono. A questi asiatici mancava l'ereditaria esperienza per superare le Alpi. E non furono più visti.

In questi due ultimi anni, dacchè esposi ai

LE NUMEROSE CATTURE DI ANATRE SELVATICHE (GERMANO REALE) INANELLATE IN UNA STAZIONE ORNITOLOGICA DELLA RUSSIA SETTENTRIONALE, MOSTRANO CHIARAMENTE CHE LE LORO LINEE DI EMIGRAZIONE TENDONO VERSO OCCIDENTE CON SPECIALE FREQUENZA LUNGO IL CORSO DEI GRANDI FIUMI.

lettori di questa Rivista le osservazioni fatte in tutto il mondo con gli uccelli inanellati (1) sono sorti nuovi osservatorî, si sono fatte centinaia di catture; eppure siamo ancora agli inizi nello studio di questo grandioso movimento corrispondente solo ai lunghi viaggi degli abitatori degli oceani.

Non sappiamo ancora se le vie seguite in autunno siano le stesse di quelle seguite in primavera. Anzi il Duse ritiene che la rarefazione del ripasso risieda nella diversità degli itinerari autunnali e primaverili. Nei suoi osservatorî del Garda egli ha constatato che il ripasso degli uccelli silvani nella regione prealpina è numericamene molto più scarso in confronto del passo autunnale. Questi uccelli tornerebbero alle loro sedi per vie più dirette, non sappiamo però quali.

L'origine dell'istinto della migrazione (così antica che non se ne possono trovare le ragioni soltanto nelle cause presenti), certamente fu determinata da un grande complesso di cause cosmiche e biologiche le quali agirono durante un tempo di incalcolabile lunghezza e lasciarono perciò una profonda, incancellabile impressione ereditaria in questi esseri. Questa può subire però, e non di rado, delle modificazioni radicali, come lo dimostra nella Germania, il comportamento dei merli, i quali fino a cinquant'anni addietro migravano in massa, mentre ora per buona parte si sono fatti stanziali.

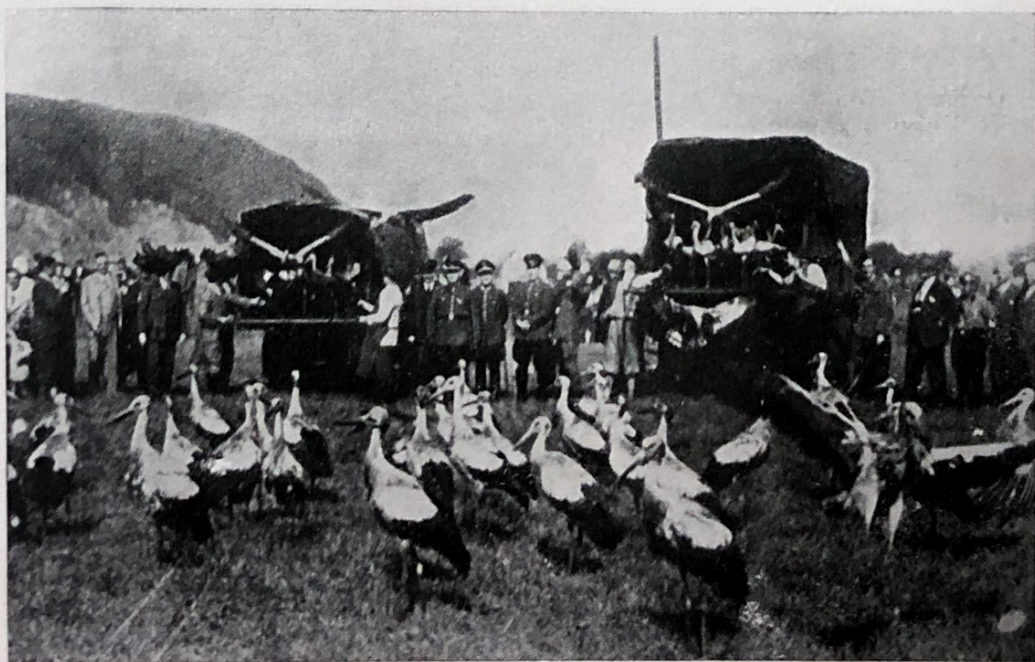
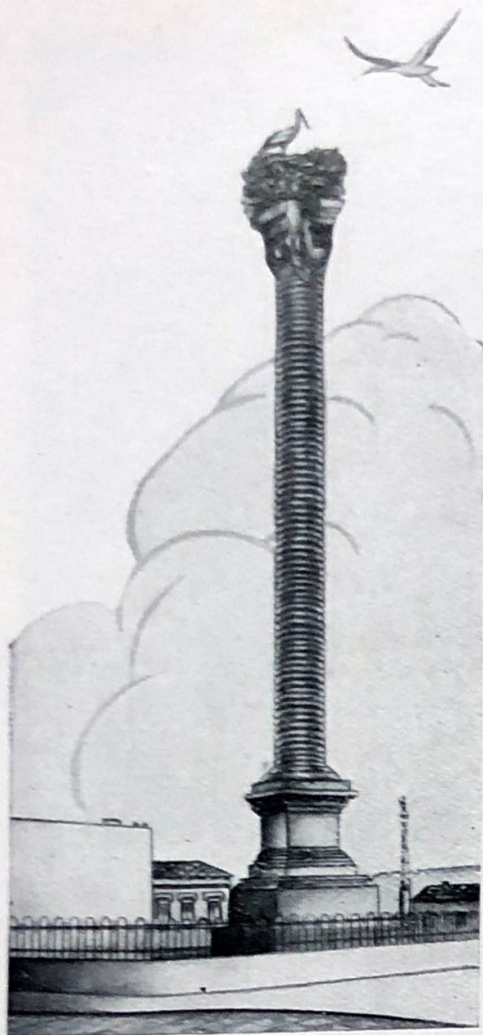
Si ritiene che lo stimolo a migrare stia anche in relazione con la secrezione delle ghiandole sessuali. In primavera queste sono in piena attività, mentre verso l'autunno esse vanno gradatamente affievolendosi. Un naturalista canadese ha fatto a questo riguardo delle curiose osservazioni sui fringuelli e sulle cornacchie tenuti in un ambiente illuminato artificialmente. Riducendo la luce al mattino e alla sera, nella stessa misura delle giornate autunnali, ottenne già in primavera una sensibile riduzione delle ghiandole sessuali e l'opposto prolungando artificialmente le giornate in autunno. Ma allora come si spiega che delle specie di uccelli di una determinata regione migrano, mentre in un' altra, alla stessa latitudine, sono stazionarie?

Vediamo un po' come si comporta a questo riguardo, il germano reale, la specie di anitra selvatica più comune. Le numerose catture di questi uccelli inanellati in una stazione ornitologica della Russia settentrionale, vicino a Leningrado, mostrano chiaramente, come risulta dalla cartina, che le loro linee di migrazione tendono verso sud-ovest con speciale frequenza lungo il corso dei grandi fiumi. Gli inanellamenti compiuti in Inghilterra sulla stessa specie hanno invece rivelato che ben di rado questi uccelli si allontanano dall'isola, limitandosi a compiere brevi viaggi lungo le rive dei fiumi.

Un naturalista finlandese fece venire buon numero di uova di questa anitra dall'Inghilterra e, fattele covare, ebbe 86 pulcini i quali più tardi furono lasciati liberi nel laghetto vicino alla fattoria finlandese, poco distante dal confine russo. Sullo stesso specchio d'acqua frullavano anitre e oche domestiche, alle

(1) Vedasi l'articolo « Uccelli inanellati » pubblicato nel fascicolo di giugno 1932 di questa Rivista (pag. 461 e segg.).

IN DETERMINATE EPOCHE SI POSSONO VEDERE IN MOLTE REGIONI DEGLI STATI UNITI GRANDI STORMI DI ANITRE SELVATICHE OSCURANTI LETTERALMENTE IL CIELO

quali di quando in quando si aggiungeva qualche branchetto di anitre selvatiche. Veniva loro fornito cibo in abbondanza, così che anche gli anatroccoli di origine inglese persero buona parte della loro innata selvatichezza. Nell'estate ne furono inanellati 62. Verso la metà di ottobre le anitre selvatiche di origine finlandese scomparvero; solo pochi individui rimasero a far compagnia alle altre. Ai primi di novembre anche le anitre inglesi cominciarono a dar segni d' irrequietezza e poco dopo tutto il branco s'innalzò nell'aria; per un paio di ore continuò a volteggiare sopra la fattoria, finchè scomparve verso mezzogiorno. Parecchi individui del branco furono più tardi catturati in vari luoghi sulle linee sud-occidentali identiche a quelle battute dall'anitra finlandese e russa. Da questo esperimento risulta evidente che l'istinto migratorio, latente nelle anitre inglesi, esplose nella prole di queste allevate in Finlandia, però con un ritardo di quasi un mese

UN NUMEROSO BRANCO DI GIOVANI CICOGNE VENGONO TRASPORTATE IN AUTOCARRI DA ROSSITTEN (PRUSSIA ORIENTALE) AD ESSEN ED IVI LASCIATE IN LIBERTÀ.

LA COLONNA DI GIULIANO, AD ANKARA, SULLA QUALE NIDIFICA UNA COPPIA DI CICOGNE.

comitiva. In primavera viaggiano più in fretta, spronate dall'istinto della riproduzione.

Nell'estate scorsa è stato fatto in Germania un interessante esperimento per studiare il senso di orientamento di questi uccelli. Furono trasportate 150 giovani cicogne, nate nella Prussia orientale, in Renania, e dopo averle inanellate in tutte e due le gambe e segnate con macchie di vario colore nella regione ventrale, furono lasciate libere alla metà di settembre.

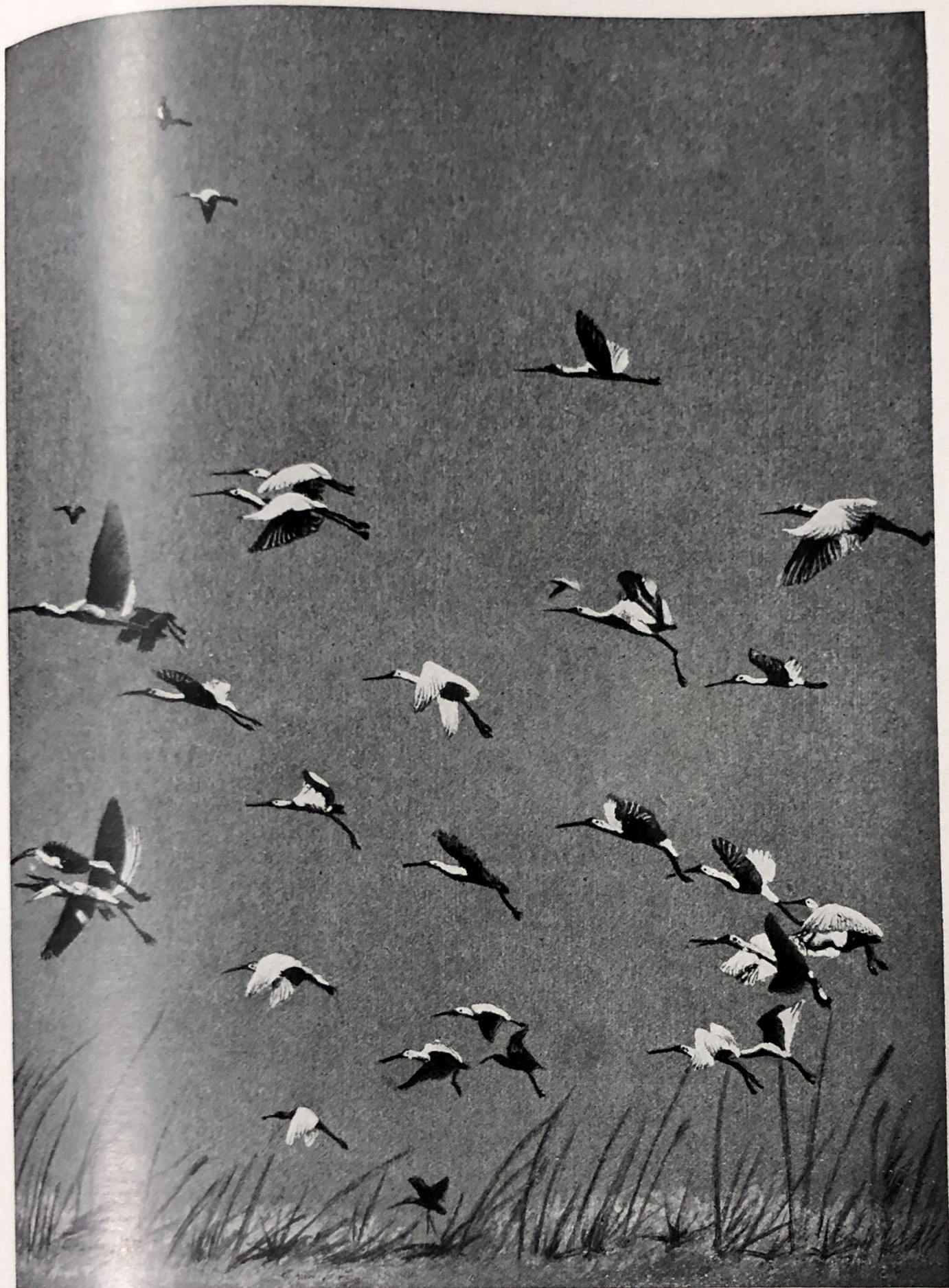
Poichè le cicogne della Prussia orientale migrano sempre in direzione della Penisola Balcanica, Asia Minore, Palestina ed Egitto, mentre quelle residenti in Renania si orientano verso le coste meridionali spagnole, era interessante vedere quale contegno esse avrebbero tenuto, ora che il loro punto di partenza era stato spostato verso occidente. Questa prova tendeva inoltre a rilevare quale itinerario avrebbero seguito questi uccelli nel loro volo verso mezzodì ed in quale regione sarebbero ritornati in primavera per nidificare.

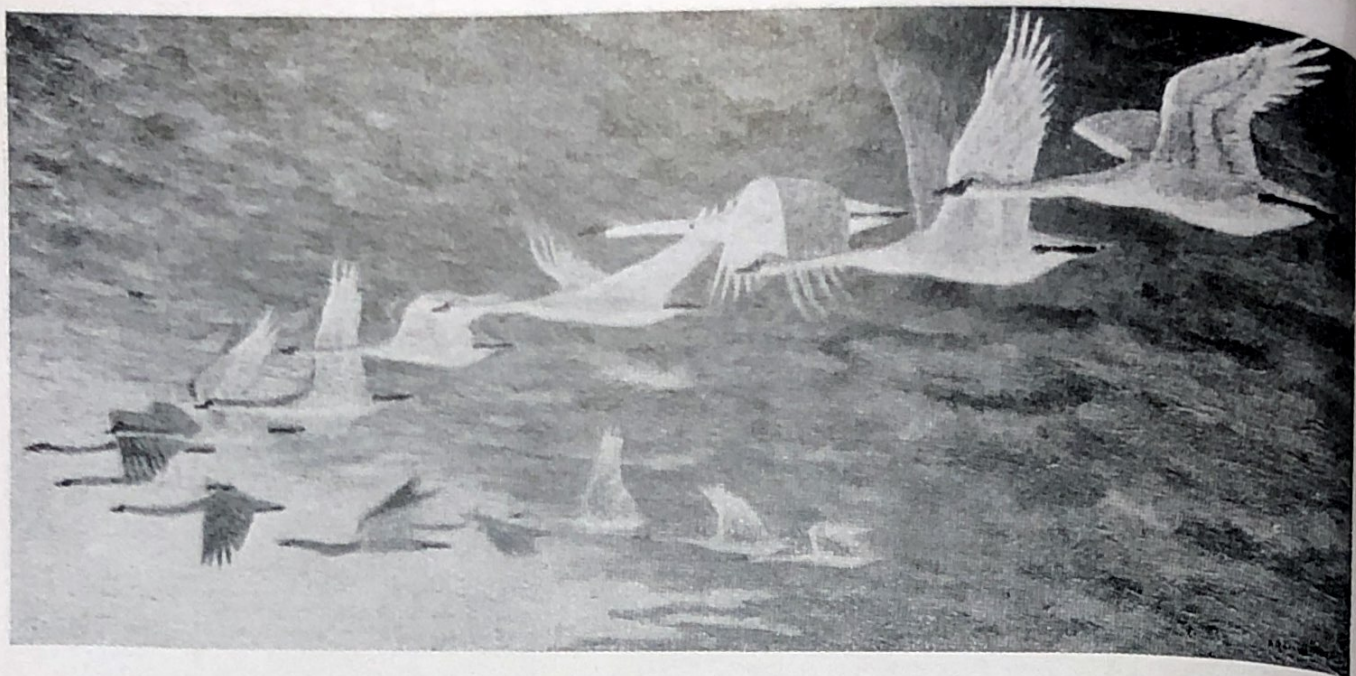
Quasi tutte queste cicogne rimasero per alcuni giorni nelle vicinanze del luogo dove erano state portate, poi un branchetto si staccò dal grosso della comitiva volando verso mezzogiorno lungo il corso del Reno. Il numero maggiore invece, circa un centinaio, si diresse pure verso mezzodì nella regione del Lago di Costanza e del Passo dell'Aquila, mentre altre tendevano verso sud-est e fu accertata la loro presenza sopra il cielo bavarese, nella regione che confina col Tirolo e col Salisburghese.

Una cinquantina del branco maggiore, giunte sovra il

in confronto di quelle indigene. Interessante sarebbe conoscere i risultati di un eventuale esperimento fatto in senso inverso.

Le numerose catture di cicogne inanellate hanno rivelato che le loro linee di migrazione tendono verso sud-est per gli uccelli nati nell'Europa orientale e verso sud-ovest per gli altri; tutti i branchi convergono poi nell'Africa meridionale. La linea di separazione tra queste due diverse direzioni passerebbe attraverso la Germania centrale da nord a sud. Per raggiungere i nuovi quartieri le cicogne compiono così un tragitto di circa diecimila chilometri; le giovani sono guidate dalle anziane che dirigono il volo, compiuto — beninteso — a lunghe tappe per concedersi il necessario riposo e provvedere al sostentamento della

POSIZIONE DELLE ALI DI UN BRANCO DI UCCELLI MIGRANTI.

UN TRAMPOLIERE ATTUALMENTE ASSAI RARO IN EUROPA.
Una colonia di spatole che si innalzano dal Lago di Neusiedeln presso Vienna. Così stilizzate, ricordano antichi dipinti egiziani raffiguranti scene di caccia (da una fotografia di Bernatzik).

Cantone di S. Gallo, puntò direttamente verso mezzodì, sorvolando la barriera alpina e facendo la sua apparizione sopra il Lago Maggiore (25 settembre 1933). Queste era-

CIGNI IN VOLO DI MIGRAZIONE (DA UN DISEGNO DI RADEL DUGMORE).

no state precedute da altre loro compagne, la cui presenza fu accertata presso Novara e Pavia. Mi mancano fino a questo momento ulteriori informazioni; ad ogni modo l'esperimento ha dimostrato come delle cicogne cresciute nell'Europa orientale, che costantemente migrano verso sud-est, portate verso occidente nella zona in cui le cicogne migrano verso sud-ovest, di fronte a queste due forze che agiscono ad angolo, l'una ereditaria (sud - est), l' altra ambientale (sud-ovest) obbediscano alla legge fisica seguendo la direzione della *risultante* di queste due forze, che tende verso sud.

CATTURA DI STORNI IN ITALIA DA DIVERSE STAZIONI DI INANELLAMENTO. (DA CATERINI).

È noto che specialmente i trampolieri e i palmipedi tengono durante le migrazioni un ordine ben determinato, o mantenendosi in una lunga linea obliqua rispetto alla direzione di volo, o schierandosi ad angolo acuto. Il primo uccello del gruppo, di solito il più forte perchè gli tocca vincere la maggiore resistenza dell'aria, produce col movimento delle ali delle vibrazioni che si propagano nello spazio e che vengono raccolte e utilizzate dall'individuo che segue. Con ciò si ottiene una specie di accordo aereo che lega gli uccelli fra di loro come gli anelli di una catena invisibile. L'individuo più robusto può in tal modo aiutare il compagno che lo segue e che vola nella sua scia, utilizzando le vibrazioni d'aria a suo vantaggio. Quando l'uccello della prima fila si sente stanco, eseguisce un movimento di fianco portandosi indietro e vien tosto sostituito dal secondo. Ecco la ragione, come hanno dimostrato le fotografie cinematografiche di Bengt Berg, delle migrazioni della gru dalla Lapponia al Nilo Bianco, per cui gli uccelli in linea di volo mostrano una posizione d'ali ognuno un po' di-

versa da quello che precede e i battiti si succedono col medesimo ritmo in modo che gli uccelli assumono nello stesso punto uguale posizione di ali. Questa forma collettiva di lavoro serve a rendere meno faticoso il volo.

I gabbiani della Cecoslovacchia, nonostante il paese sia relativamente piccolo, migrano in direzione addirittura opposta a seconda della latitudine del loro luogo di nidificazione, talora dalla stessa colonia si dipartono in direzioni quasi opposte. Così i gabbiani inanellati a Ceska Lipa nella Boemia settentrionale migrano, come ha dimostrato l'inanellamento, il 65% verso nord-ovest e il 35% verso sud. I gabbiani inanellati invece in Moravia, migrano tutti verso sud (Svizzera, Italia, Jugoslavia). Assai numerose sono le catture fatte in Italia di gabbiani inanellati; fra questi, degno di menzione un gabbiano catturato presso Ravenna nel 1930, inanellato nel Palatinato nell'anno 1914. L'anello più vecchio fu trovato su di un gabbiano argentato catturato l'anno scorso in Olanda, inanellato in Germania nel 1910.

LE VIE DI MIGRAZIONE DEI PETTIROSSI.
Queste vie mostrano la direzione a ventaglio verso sud-ovest. Dalla cartina inoltre si può vedere che i pettirossi inanellati ad Helgoland si portano per lo più nella Spagna e quelli inanellati a Rossitten, in Ungheria e in Italia. Una via di mezzo è scelta dai pettirossi inanellati nell'Assia e nel Baden, alcuni dei quali sono stati catturati in Sicilia e nell'Africa.

Anche negli storni d'Europa abbiamo due diverse linee di migrazione. La maggior parte di quelli che nidificano nella Germania settentrionale si sposta verso occidente e va a svernare lungo le coste della Manica, mentre invece gli stornelli che hanno avuto i natali nell'Europa centrale discendono verso mezzogiorno in direzione sud-ovest. Il Caterini però ritiene che gli storni che ci vengono dall'Europa centrale non valichino che ben raramente le Alpi; essi aggirerebbero invece questo imponente baluardo da oriente, giungendo per quella via nella pianura padana o sorvolando diagonalmente l'Adriatico per raggiungere l'Italia centrale o meridionale. Quelli invece provenienti dalla Svizzera si porterebbero in Provenza e di lì in Liguria, dove abbiamo frequenti catture di stornelli inanellati. Tale supposizione ha però bisogno di venire confermata da altre catture fatte lungo questo percorso.

CATTURE DI AIRONI CENERINI IN ITALIA, INANELLATI NELLA STAZIONE ORNITOLOGICA DI BUDAPEST. (DA CATERINI).

Anche le linee di migrazione del pettirosso tendono marcatamente da nord a sud-ovest. Questo uccello sverna frequentemente nelle

CATTURE DI RONDINI (« HIRUNDO RUSTICA ») INANELLATE IN STAZIONI GERMANICHE.

in Italia degli aironi cenerini inanellati a Budapest (v. cart. a pag. 455); e si ritiene, come già aveva indicato il Martorelli in sul principio di questo secolo, che ciò si debba alla deviazione determinata dal movimento di rotazione della Terra. È stato inoltre rilevato che la massa degli uccelli migranti che procedendo da Nord-Est raggiunge la regione del Mediterraneo, attraversa questo mare nei tratti di minor estensione e in quelli dove si trovano numerose isole che rappresentano altrettante tappe. Se durante queste traversate gli stormi migranti, specialmente quelli composti di uccelli di piccole dimensioni, sono colti da violente raffiche temporalesche, ben pochi riescono a toccare terra.

Un Comandante della Marina Britannica, Lines, così descrive uno di questi incidenti durante un suo viaggio dall'isola di Creta a Malta: « Partito il mattino alle sette con un bel sole, senza vento, con mare calmo, durante la navigazione il tempo si era andato cambiando, il cielo s'era abbuiato e nel pomeriggio su tutto l'orizzonte imperversavano temporali. Poco dopo cominciò un numeroso arrivo di uccelli. Apparve da prima un luì; lo seguirono tosto quattro gruccioni e, verso le sedici, un fitto stormo di pennuti si abbattè sulla nave. Era composto di ballerine, di pettirossi, di tortore e di culbianchi. Mentre gli uni, affranti, si posavano senza esitare sulle sartie e sul ponte, altri giravano intorno alla nave, incerti. Qualcuno fu poi trovato morto nelle barche di salvataggio. Un'ora dopo giungevano le rondini che dimostrarono subito una grande dimestichezza, non curandosi affatto delle persone; una di esse, posatasi sul berretto di un ufficiale che passeggiava sul ponte, vi si era addormentata, destandosi appena un momento quando l'ufficiale aveva posato il berretto sopra un sedile, poscia aveva proseguito il son-

isole del Mediterraneo. Per mezzo dell'inanellamento si è constatato che molti pettirossi tornano nell'estate nei luoghi ove sono nati. Notevole il fatto che un pettirosso, catturato nel 1930 in provincia di Bergamo, era stato inanellato a Rossitten nel 1920.

Un altro piccolo silvano, il codirosso, giunge a noi in autunno dalla regione carpatica ove ha nidificato; buona parte dello stormo si reca a svernare in Africa. Un suo prossimo parente invece, il codirosso spazzacamino, oltre che seguire le linee di migrazione nord-ovest, come il precedente, si dirige anche verso oriente attraversando i Balcani e l'Asia Minore.

Curiose sono le osservazioni fatte sul senso di orientamento di un altro bellissimo silvano: il pettazzurro. Giovani pettazzurri nati nel circondario di Potsdam, vicino a Berlino, dopo essere stati inanellati e rimessi in libertà in una località della Baviera, a più di quattrocento chilometri di distanza, non furono più visti nella loro patria, cosa del resto facilmente comprensibile; quel che invece meno facilmente si capisce, è come dei pettazzurri anziani lasciati liberi singolarmente in giorni diversi, nello stesso luogo dei precedenti, sieno stati catturati a Potsdam 17 giorni dopo che erano stati messi in libertà!

La maggior parte degli uccelli segue adunque le linee di migrazione verso sud-ovest, come si può vedere ad esempio nelle catture

GLI « ASSI » DEI TRASMIGRATORI.
Il piviere orientale si porta dall'Alasca alle Isole Hawai e dal Labrador fino alle « pampas » argentine. Il piviere siberiano dalla Manciuria emigra fino alla Nuova Zelanda. Il falco cuculo dalla Siberia, sua patria, va a svernare nell'Africa meridionale.

no! Intanto era apparso anche uno sparviero, e dopo si erano visti giungere abbondanti pigliamosche, i quali si erano posati sulla nave penetrando fin nelle cabine: uno, giunto sfinito, fu rinvenuto qualche giorno dopo, ormai disfatto, sotto la tavola da pranzo! Ufficiali e marinai s'erano industriati per trovar modo di nutrire tutti questi ospiti improvvisati, ma inutilmente, perchè per la maggior parte erano insettivori e quindi ben pochi si adattarono a beccare minuti avanzi di cucina ».

Il Comandante sezionò lo stomaco di alcuni di questi uccelletti e trovò che tutti lo avevano vuoto. Esaminò pure l'apparato digerente di qualche dozzina di esemplari che si erano rinvenuti morti qua e là pel bastimento e trovò che i loro organi interni erano rattrappiti, secchi e anneriti.

In occasione della catastrofe che nel settembre del 1931 costò la vita a migliaia di rondini, molte furono salvate trasportandole in Italia per mezzo di aeroplani, dopo averle inanellate. Molte ritornarono la primavera successiva in Germania. Specialmente presso Rosenheim, in Baviera, su buon numero di rondini ritornate coi primi tepori della buona stagione è stato scorto il cerchietto metallico che contraddistingue d'ora in poi le rondini salvate dai velivoli. Per mezzo dell'inanellamento si è potuto anche constatare che, mentre le rondini anziane tornano a nidificare nel medesimo posto, le giovani evitano il luogo dove son nate, stabilendosi però nelle vicinanze. In quattro casi fu inoltre accertato che la stessa coppia era ritornata nel medesimo posto. Per mezzo di questo eccezionale inanellamento si è potuto fare un po' di luce sulle linee di migrazione delle rondini, che seguono, come la maggior parte degli uccelli, la direzione sud-ovest. Una rondine inanellata in giugno nella Germania centrale veniva catturata a Tunisi nell'ottobre dello stesso anno. Due altre, nate in quell'anno nella Germania settentrionale, furono prese nel febbraio dell'anno successivo, una sulla Costa d'Oro e un'altra nel Camerun britannico. Una rondine inanellata nell'estate del 1931 in Olanda fu catturata due mesi dopo in un'isola dell'Arcipelago del Capo Verde.

Ma gli « assi » dei trasmigratori li troviamo in alcune specie asiatiche ed americane. Così è stato accertato che il piviere orientale, un parente del nostro piviere dorato, si porta dall'Alasca alle isole Hawai e dal Labrador — sorvolando l'Atlantico — fino alle Pampas argentine. Al suo ritorno, in primave-

ra, segue una linea più rasente al continente infilando poi la valle del Mississipì. Il piviere siberiano batte il *record* della distanza portandosi dalla Manciuria, attraverso il Giappone e l'Australia, fino alla Nuova Zelanda. Il falco cuculo, all'opposto, dalla Siberia dove nidifica, passa nell'India, ove una parte del branco sverna; il grosso della comitiva però, attraversa l'Oceano Indiano e raggiunge l'Africa meridionale.

Già dissi nel mio precedente articolo come, per merito precipuo del prof. A. Ghigi dell' Università di Bologna e — riparo ora ad un'involontaria dimenticanza — del Comitato ornitologico venatorio di Milano, sieno state istituite anche in Italia delle stazioni di inanellamento ove si seguono con vivo interesse e con una attiva collaborazione gli studi sulle migrazioni degli uccelli.

Ai primi osservatori ornitologici se ne sono aggiunti l'anno scorso dei nuovi, eretti con Decreto ministeriale, e precisamente uno alla Mésola (Ferrara), uno a Pisa e il terzo a Perugia.

Nonostante il breve tempo dacchè si attende anche in Italia, con criterio scientifico, allo studio delle migrazioni dei pennuti, il dott. Duse, direttore dell'osservatorio del Garda, poteva formulare alcune constatazioni che interessano la nostra Penisola, e precisamente: 1) che i migratori ritornano per la loro nidificazione nei loro luoghi di origine; 2) che quasi tutti gli insettivori non passano l'inverno nell'Italia settentrionale; 3) che le màsse dei piccoli uccelli migranti i quali in autunno attraversano l'Italia settentrionale non hanno una diretta relazione con quelli che vanno a distribuirsi nell'Italia centrale e meridionale, regioni che ricevono il loro contingente di silvani attraverso l'Adriatico e da una corrente costiera che non raggiunge la catena alpina.

RADUNO DI RONDINI NELLE VIE DI BRESSANONE (FINE AGOSTO).

È perciò scientificamente infondata la speranza che le masse migranti possano contribuire a ripopolare i luoghi disertati dagli uccelli stanziali.

Più numerose e più accurate osservazioni verranno a mano a mano a dare maggior sviluppo a questi esperimenti di inanellamento. Dovranno venir aumentati anche in Italia gli osservatorî ornitologici per stabilire le grandi vie percorse dagli uccelli migranti per ogni zona e per ogni regione, favorendo e collaborando in queste ricerche internazionali il cui primato vien tenuto ora da altre nazioni.

Ricordiamo che il famoso ornitologo toscano Paolo Savi dettava un secolo addietro dei brevi appunti sulle migrazioni degli uccelli, appunti rimasti inediti fino a poco tempo fa, che potrebbero costituire il programma di studio per l'attuale generazione.

ALESSANDRO CANESTRINI

(*fot. Leo Baehrendt, Merano*)

IL MAGNIFICO RIPIANO DOVE SORGERÀ IL XIII CAMPEGGIO DEL T. C. I. - LA CHIESETTA, IL RIFUGIO DUX E UNA EX-BARACCA AUSTRIACA.

IL PIU' ALTO CAMPEGGIO DEL T. C. I.

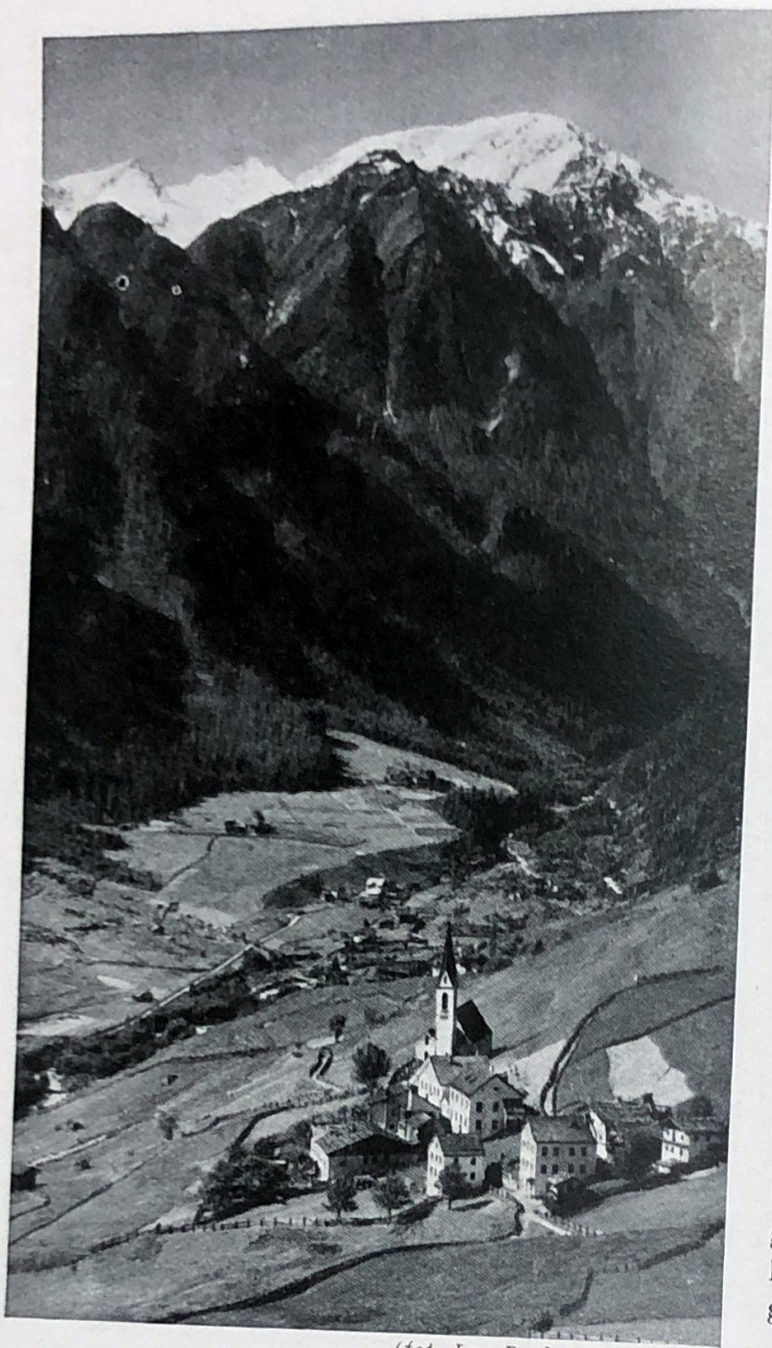
SARÀ quello che verrà attuato dal 23 luglio al 31 agosto prossimo in Val Martello, nel gruppo dell'Ortles-Cevedale, a 2264 metri.

Tutti sanno ormai che una delle manifestazioni ricorrente con normale vicenda e delle più simpatiche e gradite tra quelle che segnano l'attività del Sodalizio, è il Campeggio. Molti ancora sono quelli che non credono alla bellezza di questa forma di villeggiatura collettiva, accampata all'aperto, sana e semplice, in pieno contrasto con la natura; ma il loro numero va ogni anno diminuendo. Lo dimostra il fatto che l'esempio dato per primo dal Touring tredici anni or sono è stato seguito da altri, e ben presto i campeggi si sono moltiplicati nel nostro Paese, accrescendo il numero dei proseliti.

Il segreto di questo successo è da ricercarsi soprattutto nel fatto che i campeggi rappresentano, oltre tutto, uno dei modi più originali per conoscere il nostro Paese nei suoi angoli più remoti e più belli, perchè essi mettono il turista, come l'alpinista, a contatto intimo con la bellezza della natura nelle località meno frequentate e, per ragioni di carattere logistico, meno accessibili.

Ma c'è un altro grande requisito che concorre a fare dei Campeggi una villeggiatura ideale: è la vita che vi si conduce.

In tutti noi è vivo il desiderio di evadere, anche soltanto per poco tempo, dalle cerchie urbane, di isolarsi un po' dal mondo, almeno da quello che ci circonda per oltre undici mesi all'anno, e di cercare svago e riposo in una forma di villeggiatura che si riaccosti a modi primitivi di vita, in contrasto con l'esistenza solita, a tu per tu col sereno ambiente naturale. Il Campeggio del Touring offre tale possibilità.

Al termine di quello dello scorso anno, svoltosi ai piedi del Gran Paradiso, un partecipante fiorentino, nuovo agli attendamenti, ci scriveva: « Ho dovuto convincermi che l'eccezionalità dell'ambiente compie il miracolo — che in tante occasioni e località

(*fot. Leo Baehrendt, Merano*)
LA VAL MARTELLO VEDUTA DA SOPRA LA FRAZIONE LA VALLE.

non sarebbe avvenuto se non dopo giorni e settimane, forse mai — di sentirti così affiatati, così camerati, noi abituati alle tante e quotidiane meschinità della vita cittadina. Al Campeggio, il sentimento dell'amicizia se anche non si manifesta nella sua pienezza, trattandosi il più delle volte di conoscenze che, finito il Campeggio, ritroveremo forse soltanto l'anno successivo, lascia pur posto ad un cameratismo affettuoso, disinteressato, allegro, che trova indubbiamente la sua ragion d'essere nelle piccole privazioni che ciascuno di buon grado si è imposto e sull'aiuto che, prima o poi, in molte occasioni giornaliere si è spinti a chiedere al compagno, talvolta nemmeno per necessità, ma per la forza dell'abitudine e per il piacere di sentirsi rispondere sempre con sincero, vi... teroso interessamento ».

Questa del Socio fiorentino ... che una delle tante prove di simpa... per l'attendamento del Touring... quale è veramente capace di susci... scintille gaie nelle creature più m... linconiche e slanci di umana e frat... na simpatia nelle più scontrose.

⁂

Chi partecipa ai Campeggi del To... ring? Gente di ogni parte d'Italia, ... ogni ceto, di ogni età. Uomini e do... ne, giovani e anziani, studenti e pa... dri di famiglia, impiegati e professio... nisti: un miscuglio vario e multifor... me, fuso nell'uniformità del regime e della disciplina al campo. Anche le si... gnore vi partecipano e sono sempre fra le più entusiaste, tanto che mentre nei primi anni le grandi tende riservate ad esse erano soltanto due, ora sono quattro; e si dovrà aumentarle. È un sintomo convincente che al Campeggio del Touring ci si trova bene. Il Campeggio è infatti dotato di molti conforti, come l'impianto per la luce elettrica, la tenda bagni, il barbiere, il bar, ecc. che, se non tolgono le più simpatiche attrattive della vita della tenda, rendono il soggiorno più piacevole a tutti.

Come è noto, tutte le tende del Campeggio sono a doppia parete, con intercapedine che preserva dai rigori del freddo come dall'eccessivo caldo; sono pavimentate di legno, il che assicura un alloggio sano e asciutto: sono aereate, luminose e di un aspetto quasi elegante nella loro semplicità. Ricordiamo che ogni tenda, divisa in due parti da un tendone centrale, ha dieci lettini ed ogni letto ha un soffice materasso di lana, due coperte di pelo di cammello ed un guanciale.

Il solo materiale d'impianto pesa circa 160 quintali; per il suo trasporto occorrono due grandi vagoni, oppure sei autocarri, o centocinquanta muli.

⁂

Quello di quest'anno, come abbiamo detto, sarà il più alto Campeggio fra quelli at-

(*fot. Leo Baehrendt, Merano*)

L'ALBERGO GIOVERETTO (M. 1832) NELLA V. MARTELLO (NELLO SFONDO IL MONTE CEVEDALE).

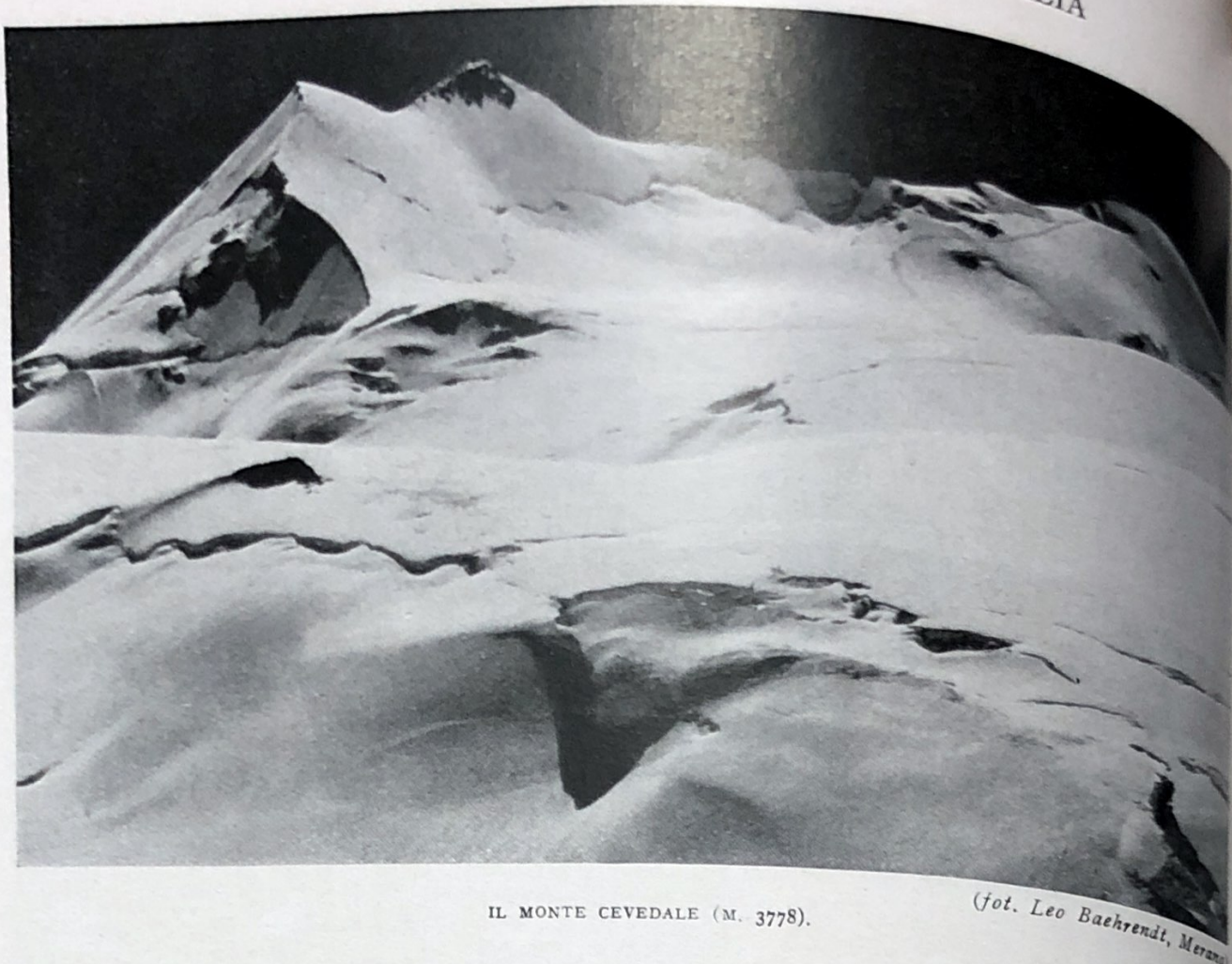
tuati dal Touring: sorgerà a 2264 metri. Da questa particolarità deriva innanzi tutto il grande vantaggio della maggiore vicinanza alle cime che fanno corona alla località scelta e, secondariamente, la possibilità di percorrere lunghi itinerarî mantenendosi ad una quota notevolmente elevata, ciò che equivale a godere intensamente delle bellezze dell'alta montagna senza soverchio sforzo fisico.

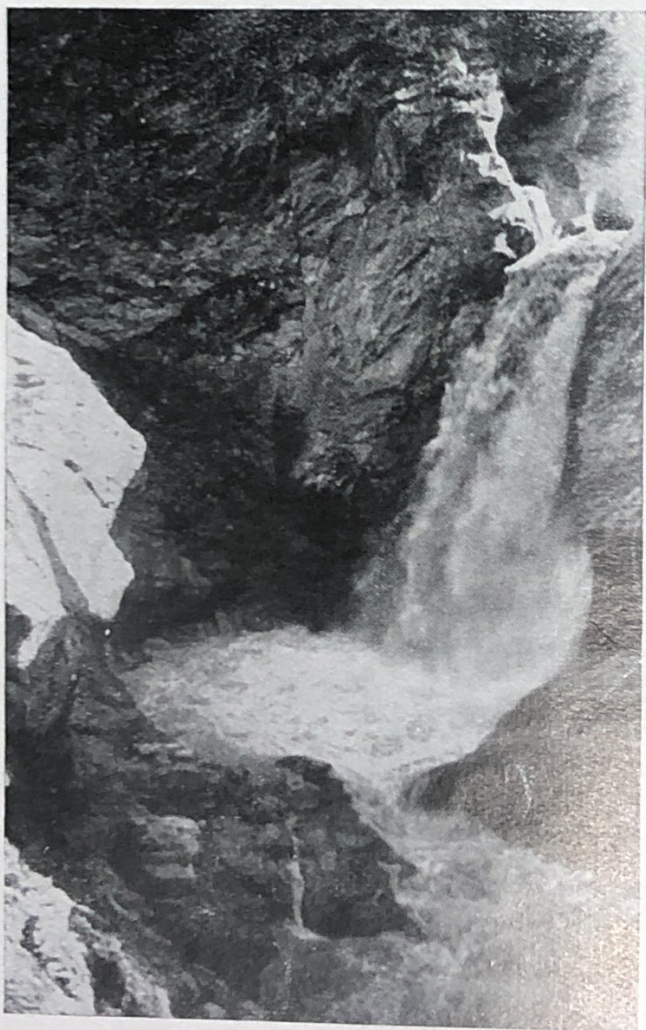
Il XIII Campeggio sorgerà nel Gruppo dell'Ortles-Cevedale; ma il Touring non si è lasciato lusingare dalla notorietà delle sue vallate più celebri e più frequentate, nè dalla facilità di trasporto del materiale, nè dalla vicinanza dei maggiori centri di rifornimento. Ha desiderato invece di offrire ai suoi Soci — non badando ai gravi ostacoli che gli si presentavano — un Campeggio che si svolgesse, sì, nel regno di un gruppo alpino fra i più ammirati, ma fosse fuori delle sue linee di grande movimento turistico e alpinistico, svelasse bellezze nuove, facesse conoscere una vallata ancora negletta, permettesse di prendere contatto con una natura scevra di ogni artificiosità. E ha scelto la Val Martello, come quella che offriva tutti questi requisiti.

*
* *

Ci si po[illegible] generalmente in un rifugio per pernottare e per compiere il giorno appresso l'ascensione progettata: anche nei passati attendamenti avveniva la stessa cosa quando la meta da raggiungere era lontana e in una sola giornata non era possibile far tutto.

Quest'anno innalzeremo le tende proprio a fianco di un rifugio, uno di quei confortevoli rifugi che la Sezione di Milano del Club Alpino Italiano ha disseminato con grande senso di opportunità in tutto il Gruppo dell'Ortles-Cevedale: il Rifugio Dux.

Vi si accede dalla Val Martello, che è una delle Valli laterali della Val Venosta e si apre in quest'ultima presso Coldrano: un paese a 660 metri, ad una trentina di chilometri da Merano, ad altrettanti da Trafoi e ad una quarantina da Solda, stazioni alpine — queste ultime — note a tutti. La ferrovia Merano-Malles e la strada nazionale dello Stelvio vi dànno accesso. Attraversata la Val Venosta, qui alquanto larga, s'imbocca sùbito la vallata alpina che manda uno dei più importanti affluenti all'Adige. Fino al 1931 la strada della Val Martello si spingeva solo fino a Ganda, ultimo centro abitato a 1268 metri; il tratto fino all'Albergo Gioveretto (m. 1832) fu costruito soltanto tre anni fa, con scopi eminentemente turistici, riadattando una vecchia e malandata mulattiera.

IL MONTE CEVEDALE (M. 3778). (fot. Leo Baehrendt, Merano)

Il percorso lungo la valle è piacevolissimo: tra le due quinte, costituite dai fianchi dell'ampia valle, coperti di boschi folti, appare al termine della strada, nella sua maestà imponente lo scenario del Cevedale sfavillante nel candore dei suoi ghiacciai, elevato nel cielo che col suo azzurro cupo sovrasta alle eccelse altitudini.

UNA CASCATA CHIACCHIERINA PRESSO IL CAMPEGGIO.

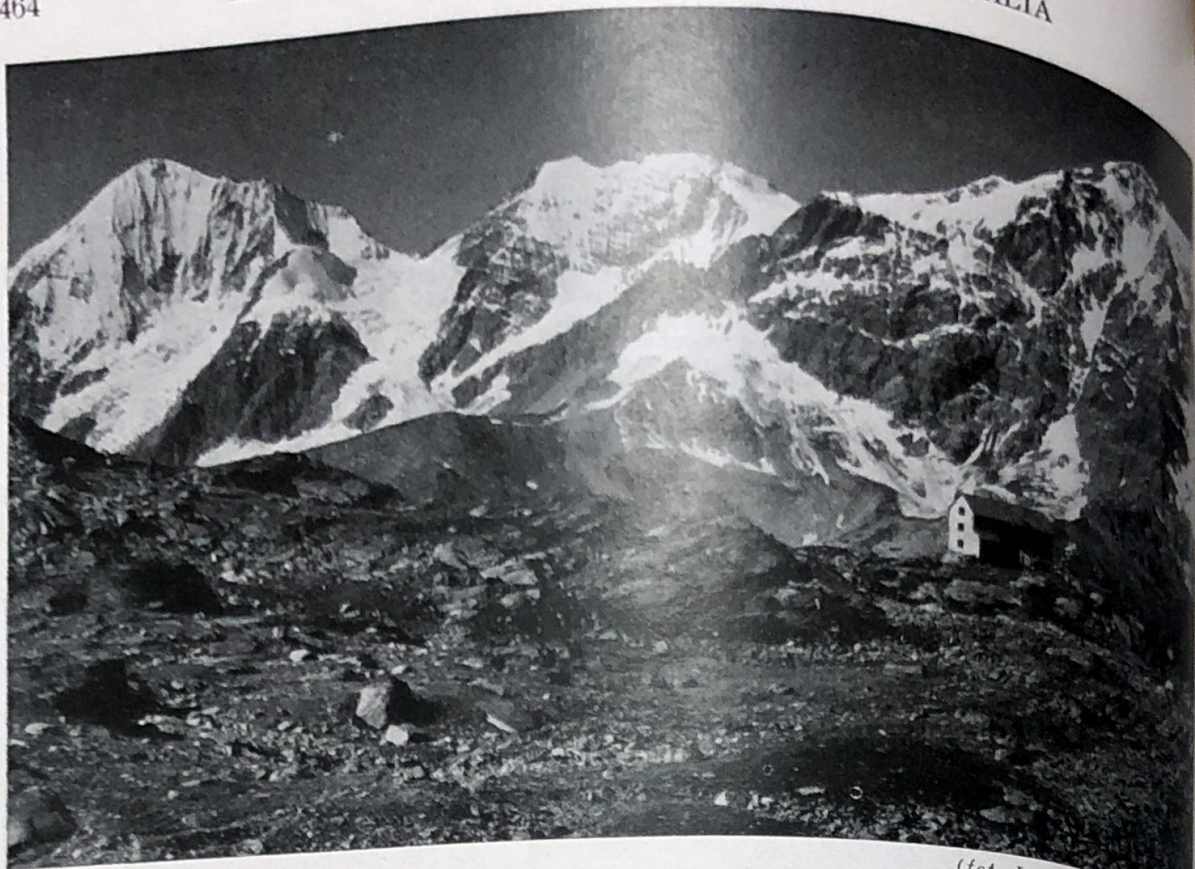
Dal piano del Gioveretto si prosegue a piedi per la mulattiera ampia e comoda che in due ore di cammino (indichiamo il tempo per i più.... contemplativi, perchè normalmente a superare i 436 metri di dislivello si impiega un'ora e mezzo) porta al Rifugio Dux, cioè al Campeggio. Eccolo tutto raccolto sul dosso verdeggiante, ottimamente protetto dai venti, guardato dal Rifugio quasi con incredulità e con una certa invidia, a far da gran signore sulla vallata, che di sotto si allunga a perdita di vista. Tutt'intorno sono i ghiacciai che scendono dalle alte vette formanti corona alla magnifica località.

Il III volume della Guida « Da Rifugio a Rifugio », del quale saranno muniti i nostri campeggianti, ci fornisce i seguenti dati: Rifugi raggiungibili dal Campeggio (veramente la Guida dice « dal Rifugio Dux », ma può considerarsi la stessa cosa data la loro stretta vicinanza), numero sei, e cioè il Canziani, il Dorigoni, il Cevedale, il Casati, il Città di Milano, il Serristori; gite, escursioni, ascensio-

(*fot. Lor. Fränzl, Bolzano*)

IL CALOTTONE ESTREMO DELL'ORTLES (M. 3899) DALLA CRESTA DELLA TABARETTA.

ni fattibili, numero diciannove, che possono diventare una trentina comprendendo quelle che si effettueranno dai rifugi suddetti pernottandovi. Tante quante bastano per soddisfare tutti i gusti e per adattarsi a tutte le forze: dalla passeggiata fino ai ghiacciai (son tanto vicini!), alle traversate ai rifugi, mete facilissime e consentite anche ai modesti

(fot. Leo Baehrendt, Merano)

IL RIFUGIO SERRISTORI COL MAGNIFICO SFONDO DELLA TRINITÀ ALPINA: GRAN ZEBRÙ (M. 3859), ZEBRÙ (M. 3740), M. ORTLES (M. 3899).

camminatori, alle grandi salite collettive al Cevedale (m. 3778), alla Cima Venezia (m. 3385) o alla Cima Madriccio (m. 3265) o a quelle, per piccole cordate d'alpinisti, al Grande e Piccolo Zebrù e all'Ortles.

Abbiamo detto che la Val Martello è poco frequentata; corre l'obbligo di precisare che questa valle è anzi pressochè sconosciuta ai nostri turisti, mentre molti sono gli stranieri che hanno per essa una predilezione; si può anzi dire — ma è un po' vergognoso per noi — che il Rifugio Dux sia per la maggior parte dell'anno esclusivamente frequentato da quelli. Cosa, questa, che se offre un'ottima riprova di quanto abbiamo detto elogiando la bellezza della valle e delle cime cui dà accesso, vale pure a renderci maggiormente convinti dell'opportunità che anche i nostri alpinisti e turisti si rechino numerosissimi (e il Campeggio del Touring darà loro la migliore occasione di farlo) a conoscere e frequentare quelle magnifiche montagne.

***

Ricordiamo ai Soci sciatori che il Cevedale è un campo estivo di sci di prim'ordine e che per trovare i campi di sci dal Campeggio non occorrerà compiere molta strada.

Ma di questo sarà detto più diffusamente nel programma del Campeggio, che tutti potranno richiedere al Touring, unendo alla richiesta un francobollo postale da 50 centesimi.

XIII CAMPEGGIO DEL TOURING

Quattro turni: 23-30 luglio, 1-11 agosto, 12-19 agosto, 23-31 agosto.

Quote d'inscrizione: Quota di una settimana, L. **240** - Quota di 10 giorni, L. [illegible]

Riduzioni ferroviarie del 70 % ai partecipanti.

(fot. Alinari)

PALAZZO BARBERINI - LA FACCIATA, DI LORENZO BERNINI.

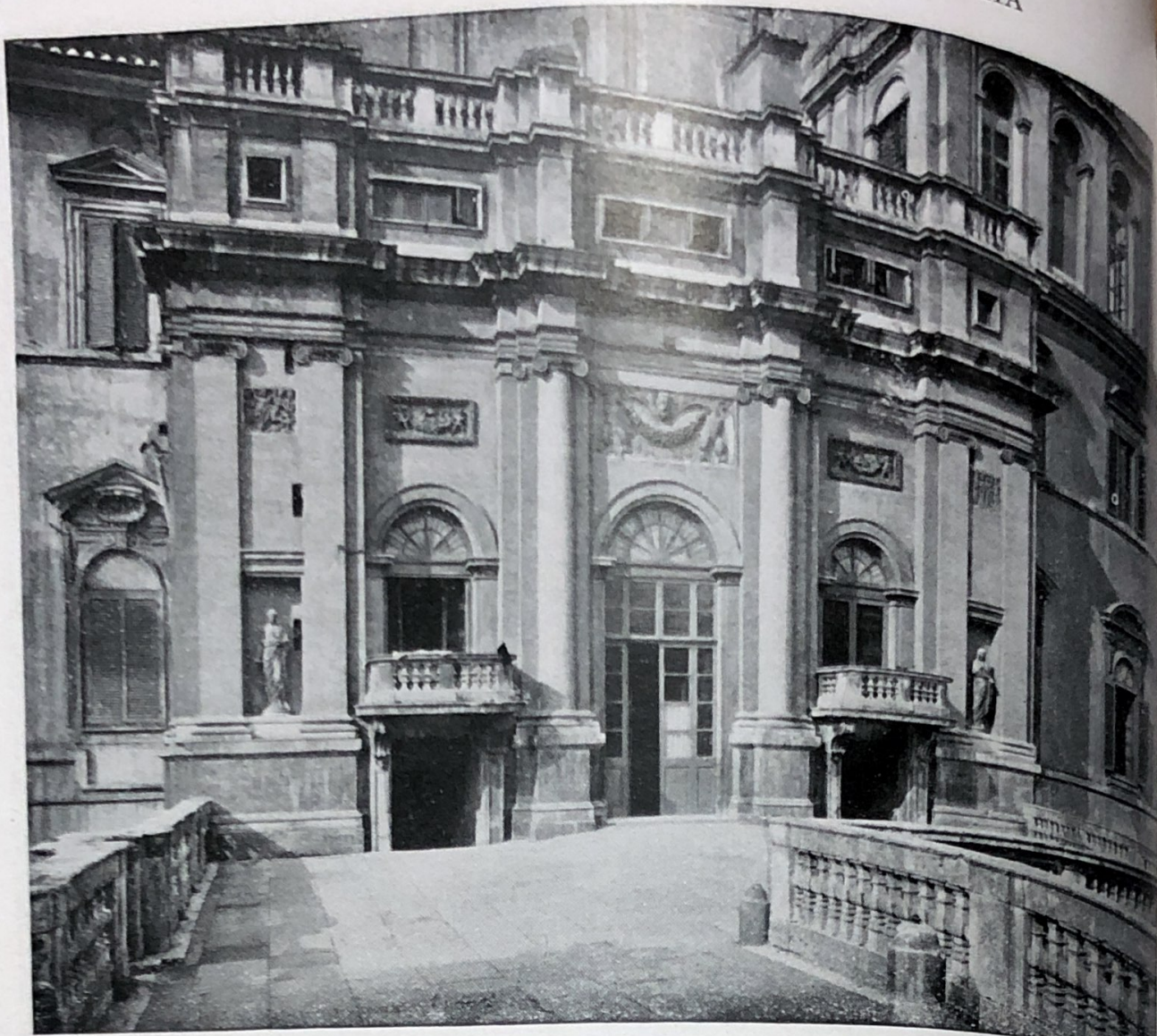
GALLERIE D'ITALIA

IL PALAZZO E LA GALLERIA BARBERINI A ROMA

Di vivo interesse riuscirà ai lettori questo articolo sulla Galleria Barberini, che è dovuto alla penna di un valente conoscitore dei tesori conservati nelle grandi raccolte romane.

Già da qualche anno le preziose opere d'arte del sontuoso Palazzo Borrominiano non erano più accessibili al pubblico, essendo sorta una vertenza fra i proprietari e il Ministero circa il gravame derivato alla Galleria nella sua qualità di raccolta fidecommissaria. In virtù di una recente convenzione, stipulata fra il Ministero della Educazione Nazionale e i Principi Barberini e Corsini, con l'approvazione del Consiglio dei Ministri, tali vincoli gravanti sulla raccolta sono stati tolti. Il provvedimento, nel mentre ha risolto pertanto il gravame della Legge sulla raccolta, ha assicurato allo Stato alcuni dei pregevoli dipinti facenti parte di questa grande Galleria romana.

In occasione della stipulazione i Principi Barberini hanno donato al Capo del Governo l'affresco d'epoca romana raffigurante la Roma Imperiale. Tutte le opere d'arte costituenti il complesso già sottoposto al gravame fidecommissario, vengono ora distinte in tre gruppi, dei quali il primo comprende le opere di piena e assoluta proprietà dello Stato italiano; il secondo quello riconosciuto di proprietà dei Principi Barberini e Corsini con facoltà di libera esportazione; il terzo, infine, le opere riconosciute in piena proprietà di detti Principi che restano però sottoposte alla Legge sulle Antichità e Belle Arti.

Divengono di proprietà dello Stato le seguenti opere: il famoso ritratto della Fornarina, attribuito a Raffaello; il ritratto di Beatrice Cenci di Guido Reni; il ritratto di Federico da Montefeltro, Duca d'Urbino, di Giusto da Gand. Inoltre, dello stesso pittore, le figure di Gregorio Magno, S. Ambrogio, Pio II, Alberto Magno, che già adornavano lo studiolo del

FACCIATA POSTERIORE DEL PALAZZO BARBERINI (FRANCESCO BORROMINI). (fot. Alinari)

Duca di Montefeltro in Urbino; e infine alcune altre figure dipinte da un seguace di Giusto da Gand, che ugualmente si trovavano in origine nello studio urbinate. Sono in complesso 17 dipinti pregevolissimi.

Il gruppo delle opere riconosciute di assoluta proprietà dei Principi con libera facoltà di esportazione, comprende oltre cento pezzi tra dipinti, rami e mosaici, oltre a varie sculture, cippi, sarcofaghi, ecc. Tra questi, il capolavoro del Dürer raffigurante « Gesù fra i dottori », la « Morte di Germanico » del Poussin, la « Santa Caterina » del Caravaggio, i due Brueghel, le « Storie sacre » attribuite a Fra Carnovale; nonchè altri dipinti del Bernini, di Salvator Rosa, del Domenichino, ecc. Il terzo nucleo di opere che, pur essendo riconosciute di proprietà dei Principi, restano sottoposte alla Legge sulle Antichità e Belle Arti, comprende 15 dipinti, costituiti per la maggior parte da opere di Pietro da Cortona, in celebrazione del Pontificato di Urbano VIII, e di Francesco Romanelli.

«Tremula di baleni, accesa di porpora al sommo, libera in ciel, la grande casa dei Barberini » è ancora come d'Annunzio la vide nelle *Elegie Romane,* alta isola di antica potenza e di eterna bellezza in Roma.

Che la fabbrica sia stata iniziata da Urbano VIII, intorno al 1628, o piuttosto, come altri vogliono, nello stesso scorcio di anni da suo nipote Francesco Barberini, non è bene stabilito e, d'altra parte, non conta gran che il conoscere con esattezza.

Interessante è invece il constatare che l'uno e l'altro, Maffeo o Francesco, per costruirla e decorarla abbia chiamato i più celebri romani del tempo — prima Carlo Maderno, che era tuttavia già vecchio e morì poco dopo nel 1629, e poi Borromini, e finalmente quel Lorenzo Bernini « che l'uno e l'altro caccerà di nido » — affidando loro il compito di eseguire opera degna di Roma e del Pontificato, là su quel colle del Quirinale, nel suo declivio più alto e luminoso, dove dai Quiriti fu già gettato col « Capitolium vetus » il seme di Roma e dove gli imperatori avevano eretto il Circo di Flora.

(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - LA GLORIA DEI BARBERINI E LE VIRTÙ DI URBANO VIII. AFFRESCO NEL SOFFITTO DEL SALONE (PIETRO DA CORTONA).

Francesco Borromini cominciò lui, e mentre innalzava la muratura e studiava la decorazione architettonica della fronte, componeva quella facciata posteriore che dal giardino appare quasi sospesa sulle ampie terrazze gettate come un ponte sopra i grandi archi d'ingresso, con corpi, avancorpi e aggetti e colonne e pilastri e balconi e balaustre, il

GALLERIA BARBERINI - SATIRO. SCUOLA DI MICHELANGIOLO. (fot. Alinari)

tutto di così ricca fantasia che in questa — e non « nei particolari scorretti », come ha avuto l'ardire di scrivere un antico storico d'arte — se ne riconosce subito l'autore. Al quale si deve anche il disegno decorativo delle due finestre che fiancheggiano il prospetto centrale, nonchè l'armonioso scalone a chiocciola,

(fot. Alinari)
GALLERIA BARBERINI - URBANO VIII BARBERINI (BERNINI?).

imitato da quello di Bramante in Vaticano e per la forma ovale simile all'altro del Longhi a Palazzo Borghese, che è tuttavia meno grandioso.

Il resto della fabbrica è dunque del Bernini, che succedette al Borromini; povero Borromini, così sensibile che dopo essere stato ferito nel suo orgoglio si trafisse addirittura con la spada. Ma il nuovo architetto, senza nulla toccare di quello che era stato fatto dall'altro, improntò subito del suo genio la facciata, che s'impose e si legò al resto con la semplicità possente dell'organismo.

Immaginate un imponente vestibolo a sette arcate, rette da quadrati pilastri di travertino, su cui poggiano mezze colonne; arcate che si riducono poi verso l'interno a cinque, a tre, a due, a una e danno il passaggio ad un secondo vestibolo, dal quale, con incomparabile effetto prospettico, l'occhio racchiude la grande statua dell'Apollo nel fondo del lontano giardino.

E, sopra il porticato, due piani ad archi e fondali, con un grande balcone nel mezzo, che arretrano dagli avancorpi delle due costruzioni laterali, le quali costituiscono il vestruzioni laterali, le quali costituiscono il vero palazzo, tanto sono lunghe e vaste. Opera architettonica delle più belle del Bernini, non solo per la maestosità della linea, ma per la grazia dei motivi decorativi, e grifi e maschere e scudi e corni d'abbondanza ed api e api, le celebri api dello stemma Barberini, che sciamano dovunque e posano, come

(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI. - DIANA DORMIENTE (BERNINI).

su rami di fiori, su tutti i fregi e tutte le modanature e la vecchia pietra rivestono di una immortale primavera.

***

L'interno, dove il Bernini ha creato un'altra scala magnificamente squadrata intorno ad un grande vano nel quale ci si affaccia per colonne ed archi, quasi vince ancora per sontuosità l'esterno.

L'appartamento occupato dall'Ambasciata di Spagna è una parte di quello nobile del primo piano (tutto intero consterebbe di circa quaranta sale!) dov'erano le più preziose raccolte della celebre biblioteca di 60 mila volumi, ora in Vaticano, e la quadreria che, molto ridotta per le successive divisioni di eredità, è stata trasportata a pianoterra.

Ma anche negli appartamenti sono raccolte in copia tele e sculture, che si ammirano meno soltanto perchè, penetrando nel gran salone, si rimane sbalorditi anzitutto dall'enorme volta frescata da Pietro da Cortona, il capolavoro del virtuosismo pittorico del secolo XVII.

Su di una superficie arcuata di circa cinquecento metri quadrati, un affollamento, un aggrovigliamento fantasmagorico di figure tra cornici, festoni, medaglioni, rilievi, « tutte le personalità più spiccate » (direbbe un cronista) del cielo e della terra, pagane e cristiane non importa, antiche e moderne, simboliche o reali, a celebrare il trionfo della gloria di Urbano VIII. E vi risparmierei i soggetti dei cinque scomparti, se la descrizione delle allegorie, spiegate da un letterato del secolo, non fossero già di per sè gustosissime; « l'arma dei Barberini, nel centro, portata al cielo dalla Virtù teologale al cospetto della Provvidenza, circondata dal Tempo, dall'Eternità, e da altre simboliche divinità! ». E ancora « Minerva che fulmina i Titani » la « Religione e la Fede debellatrici della voluttà e del piacere », « Ercole che uccide le Arpie », con allegoria al castigo dei malvagi (sic!); e

(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - BUSTO IN TERRA COTTA DI DON MATTEO BARBERINI (XVI SECOLO).

GALLERIA BARBERINI - S. CATERINA (MICHELANGELO DA CARAVAGGIO). (fot. Alinari)

« la Chiesa e la Prudenza, accanto alla fucina di Vulcano e alla Pace che chiude il tempio di Giano »!

I temi sono dunque questi e potevano essere anche altri. Il pittore ha dinnanzi a sè una volta vasta come un cielo e vi scaglia su le immagini della sua fantasia e i colori della sua tavolozza con la stessa frenesia con la quale da Minerva fa fulminare i Titani. Davvero che si poteva parlare allora delle batta-

(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - SALOMONE (GIUSTO DA GAND).

(*fot. Alinari*)

GALLERIA BARBERINI - FEDERICO DUCA D'URBINO E SUO FIGLIO GUIDOBALDO (GIUSTO DA G.).

attribuito, nientedimeno, che a Michelangelo, e dall' altro lat *Diana dormiente* de Bernini dorme il su ininterrotto sonno so pra una tomba ro mana.

Attribuiti a Loren zo Bernini si ammira no anche parecchi bu sti, uno dei quali, quello di Urbano VIII è probabilmente del Maestro, mentre è interessantissimo l'altro, di terracotta, che rappresenta Don Matteo Barberini Prefetto di Roma, per la viva energia del tocco che è rimasto nella modellatura. Sulle pareti i cartoni degli arazzi Barberini (i Barberini crearono una fabbrica di arazzi alla metà del '600), e quadri e ritratti di ogni specie, quasi tutti del XVII e XVIII secolo. Da ricordarsi particolarmente fra gli altri una *S. Caterina* di Michelangelo da Caravaggio.

***

La Galleria, attualmente chiusa e che con la recente convenzione è passata in parte allo Stato, non è numerosa di opere, ma ha universale rinomanza anche nel gran pubblico, specie per alcuni quadri famosi come quel *ritratto di Beatrice Cenci* di Guido Reni, che ha fatto sempre lagrimare, non si sa se per la pietà, per lo sdegno o per la sua bellezza, i turisti sentimentali. E se è probabile che non si tratti della bella sventurata Beatrice Cenci, ma rappresenti la mezza figura di una Sibilla, non vi è invece nes-

glie dell'arte! Ma battaglie da giganti.

E anche nelle altre sale, per necessità, tutto è grande: vi si incontrano colonne e vasche di marmo colorato e statue antiche e bassorilievi e urne e sarcofaghi, come nel salone delle statue, dove il marmo di un possente *Satiro* che ghigna sdraiato in riposo è

(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI INTERNO DI UNA CHIESA (FRA CARNEVALE).

(*fot. Alinari*)

GALLERIA BARBERINI - LA SACRA FAMIGLIA (ANDREA DEL SARTO).

lettere d'oro « Raphael Urbinas ».

È l'originale del divino Maestro o, come altri credono, una replica di Giulio Romano dall'originale perduto? Questo è il problema; ma è in fondo problema ozioso e forse insolubile. Comunque forse si può affermare che le poche copie che esistono sono molto lontane dalla bellezza e profondità di questo quadro che tuttavia ha sofferto di numerosi restauri.

Dal punto di vista della storia dell'arte il gruppo più importante di pitture è invece costituito da undici *ritratti* di Giusto di Gand, che adornavano un tempo la biblioteca del Palazzo Ducale di Urbino. Un' altra parte della serie è passata dalla Galleria Sciarra (appunto divisione famigliare dei Barberini-Sciarra - Colonna) al Museo del Louvre. I personaggi rappresentati sono, in un pittoresco miscuglio di età e di paesi, Salomone, S. Ambrogio, Mosé, S. Gregorio Magno, Bartolo, Euclide, Petrarca, Boezio, Omero, Scoto, Alberto Magno, Cicerone, Pio II, Ippocrate.

Giusto di Gand era un pittore fiammingo vissuto alla corte dei Montefeltro dal 1466 al 1475; ma in alcuni di questi ritratti e precisamente in quelli di S. Ambrogio, Scoto e Ippocrate si vuol vedere la mano di un aiuto, che sarebbe stato Giovanni Santi. Altri critici ritengono che vi abbia collaborato anche Melozzo da Forlì. A quest'ultimo è infatti attribuito nella Galleria, il grande e interessantissimo ritratto di *Federico e Guidobaldo da Montefeltro* che, viceversa, può es-

suna ragione plausibile per toglierla a Guido Reni e darla ad un altro Guido, il Cagnacci come alcuni critici vogliono.

Anche l'altro celebre ritratto, quello della *Fornarina* di Raffaello, è stato soggetto di infinite ricerche e di molte controversie. Si tratta come è noto del ritratto della figlia di un fornaio di Trastevere, che aveva la bottega all'inizio di via della Lungara non lontano dalla Farnesina, ove ora ha sede l'Accademia d' Italia. Raffaello avrebbe amata la bella trasteverina verso il 1510. La si ritrova raffigurata nell'affresco della stanza d'Eliodoro, nell'Incendio di Borgo, nella stessa Trasfigurazione. Al braccio destro in alto porta un braccialetto in ismalto con inscritto in

(fot. Alinari)

GALLERIA BARBERINI - GESÙ CHE DISPUTA COI DOTTORI (ALBERTO DÜRER).

sere dello stesso Giusto di Gand e risente infatti, nella sua ricchezza di particolari, di tutta la minuziosità di un fiammingo, aggentilita dall' evidente influsso di Piero della Francesca. Anche questo quadro fu trasportato dal palazzo di Urbino, dove adornava una cappella nel 1630. Il duca Federico è rappresentato con sua moglie in un ritratto di Piero della Francesca, agli Uffizi, mentre un ritratto di Guidobaldo, di mano di Giovanni Santi, è alla Galleria Colonna in Roma (1).

Altri due quadri meritatamente famosi che ci richiamano a Piero della Francesca vanno comunemente sotto l'attribuzione di Fra Carnevale, appellativo che s'identifica con Bartolomeo Corradini o della Corradina di Urbino, architetto e pittore, allievo di Pietro e maestro in pittura secondo il Vasari, del Bramante. Adolfo Venturi che ha illustrato ed esaltato nei suoi scritti quest'artista, gli ha tolto nella « Storia della Pittura Italiana », come inferiori al suo valore i due quadri della Galleria Barberini, che pure egli aveva anteriormente riconosciuti contro altre attribuzioni, quale quella a Marco Zoppo del Crowe e Cavalcaselle, a Luciano Lauriani dello Schmarzow, a Scuola Ferrarese del Burckhardt. Non è qui il luogo di entrare nella discussione critica, che ho ricordato soprattutto per dimostrare l'interesse che hanno sempre esercitato i due dipinti, dove nelle ricche e fantasiose prospettive di una chiesa e di una casa si svolgono due scene che possono essere interpretate soggetto religioso come *Nascita della Vergine* e *Presentazione al tempio*. Ma, qualunque sia anche la loro significazione, essi costituiscono per la loro architettura come per i costumi, un importantissimo documento del secolo XV, e nell'ar-

(1) Questo primo gruppo di opere è quello che è passato in proprietà dello Stato.

(*fot. Alinari*)

GALLERIA BARBERINI - RITRATTO DI PRINCIPESSA (BERNARDO STRIGHEL).

la *Santa Barbara* a S. Maria Formosa. Tuttavia il Morelli lo dà a Pietro della Vecchia; altri lo attribuiscono a scuola del Palma o del Tiziano. È un sontuoso ritratto decorativo di una schiava orientale che fu l'amante di un doge; i molti e cattivi restauri rendono più arduo il riconoscimento dell'autore, che con tutta probabilità è il Palma.

Assegnata in catalogo al Rondinello è una *Madonna e Bambino*, più probabilmente replica di una tavola originale di Giovanni Bellini al quale è molto vicina. A Francesco Francia è data una *Madonna e Bambino con S. Giovanni*, ma si tratta di attribuzione incerta; mentre un'altra *Madonna con S. Giovanni e Santo* può essere considerata di Jacopo Boateri, seguace del Francia. Di Francesco Carotto, che ha dipinto in Verona nella prima metà del sec. XVI, è una *Madonna*, opera molto pregevole della sua gioventù. Una *Madonna* di Lorenzo Costa, firmata, può essere assegnata al suo periodo Mantovano. Attribuita a Scuola del Correggio è una *Orazione nell'orto*, interessante opera di Francesco del Cairo. Un *Eremita* del Guercino appartiene al suo più largo e ricco periodo.

Del Bronzino è un bel *ritratto d'uomo;* un altro di donna che gli è pure attribuito, è ora considerato piuttosto come opera molto vicina a Sebastiano del Piombo, sia per l'intonazione sia per la grandiosità del modellato.

Scipione Pulzone ha un *ritratto di Lucrezia Cenci*, suocera di Beatrice, e di questo non

monica e pura bellezza della composizione e la chiarezza fredda del colore ci destano una impressione indimenticabile.

Una grande *Sacra famiglia* di Andrea del Sarto è una ben composta pittura, ma scarsa di sentimento, che si può assegnare agli ultimi anni del maestro, forse alla stessa epoca dell'affresco di San Salvi a Firenze. Ne esiste una replica al Museo del Prado, un'altra a Londra; alcuni disegni si trovano all'Albertina a Vienna.

Un ritratto muliebre, noto col titolo di *Schiavona*, attribuito in catalogo al Tiziano, è invece stato considerato da Crowe e Cavalcaselle, per i primi, come opera di Palma il Vecchio nel suo grande periodo, quello del-

(*fot. Alinari*)

GALLERIA BARBERINI - LA MORTE DI GERMANICO (N. POUSSIN).

è messo in dubbio nè il personaggio nè l'autore. Fra altre opere di scuola italiana, ricorderò un *Sagrifizio* di Pietro da Cortona, una *S. Caterina* ed un'*Estasi di S. Teresa*, composizioni piuttosto accademiche di Andrea Pozzo, che pure era audacissimo decoratore. E ancora un'*Orazione nell'orto*, assegnata a scuola del Correggio e che è invece opera di Francesco del Cairo; un'*Eremita* del Guercino, un *Putto dormente* di Guido Reni, frammento di affresco, molto noto e piacevole sia per la grazia del bimbo nudo sia per il contrasto vicace fra il rosato delle carni ed il turchino del cielo che fa da fondo. Una *Maddalena* ed un *Adamo e Eva* sono due tele del

(*fot. Alinari*)

GALLERIA BARBERINI - UNA SUPPLICANTE (SCULTURA GRECA).

(*fot. Alinari*)

GALLERIA BARBERINI - RITRATTO DELLA FIGLIA (MENGS).

Pomarance; una pallida *S. Cecilia* fra vive tonalità rosso ed azzurre è attribuita a Giovanni Lanfranco, mentre il Venturi la vuole del Cerano. Benedetto Luti è rappresentato da un'*Apparizione di una Beata a naufraghi,* violenta di atteggiamenti e contrastata da forti chiaroscuri, mentre di Domenico Feti è un prezioso quadretto: *Santa che lega un demone* (nel catalogo è dato a Cristofaro Allori).

***

Fra le scuole straniere un quadro del Dürer, *Gesù fra i dottori* ha sempre suscitato l'interesse dei visitatori, anche perchè oltre il monogramma del maestro porta la data del 1506 e le parole: « opus quinque dierum ». Sarebbe stato dunque dipinto in cinque giorni e precisamente a Venezia. Se fossero stati allora di moda i *records,* sapremmo che anche il Dürer ne ha battuto uno. Soprattutto interessante il groviglio delle mani dei dottori: ve ne è un disegno all'Albertina a Vienna, che possiede anche il disegno per la testa di Gesù.

Un *ritratto di Enrichetta di Francia,* moglie di Carlo I d'Inghilterra è una delle numerose repliche del ritratto di Van Dyck (un tempo quelle repliche o copie erano distribuite in regalo alle Corti e agli amici quasi come si fa ora delle fotografie). Poi un *Ritratto di Principessa* di Bernardo Strigel; un *Paese* attribuito a Gaspare Poussin, (dove qualche critico vuol vedere invece Salvator Rosa per una esuberanza tutta meridionale di movimenti e di colore); una *Crocefissione* di Giuseppe Breughel dei Velluti, con tutte le sue smaltate preziosità coloristiche su di una atmosfera verde-azzurra. Di Pietro Breughel invece, o per lo meno molto vicino a lui, un *Villaggio e campagna invernale* con festose note di colore nei costumi contro bianchi e grigi del fondo.

Claudio Lorenese, delle cui luminose visioni della campagna Romana sono così ricche le gallerie private di Roma, è qui rappresentato da due piccole tele: l'una *Castel Gandolfo,* visto nell'argentea trasparenza di uno di quei giorni trasognati di primavera che fanno ancora più vasti gli orizzonti del Lazio, e l'altra una *Marina,* calda invece di toni nelle rovine e negli alberi contro il cielo luminoso d'azzurro ed il turchino del mare. Il primo reca uno scritto sul retro: « Claudio fecit per papa Urbano »; il secondo è datato 1675.

E ancora un *San Girolamo* del Ribera, un *ritratto di Anna Colonna,* di Scuola Spagnola, due *Paesaggi* attribuiti a scuola del Vernet.

Il *ritrattino della figlia* di Raffaele Mengs, celebrato doppio capolavoro del padre, è uno dei quadri del quale esistono nel mondo più riproduzioni.

Infine Nicola Poussin (per concludere con una visione di storia romana), ha una *Morte di Germanico* che a noi appare terribilmente teatrale, ma è comunque interessante sia come immaginazione storica del suo tempo, sia come precorritrice delle ricostruzioni neoclassiche delle quali abbondò, dopo più di un

GALLERIA BARBERINI - SARCOFAGO ROMANO CON RITRATTO DEI CONIUGI DEFUNTI E CON SEGNI DELLO ZODIACO.

secolo, la pittura francese.

La *statua di una Supplice,* di marmo pentelico, squisita scultura di Scuola attica e che è ritenuta replica romana di opera della giovinezza di Fidia, è una gemma dell'arte greca in mezzo alla raccolta di pitture del Rinascimento. E si ammira ancora un mosaico romano, stato scoperto a Palestrina, feudo dei Barberini, mosaico rappresentante *Il ratto d'Europa,* che è probabilmente derivazione di una celebre pittura di Antiphilos, pittore greco contemporaneo di Apelle.

MICHELE DE BENEDETTI

TRE CROCIERE MEDITERRANEE

A complemento ed a parziale modifica di quanto è stato annunziato a pag. 342 dello scorso fascicolo, mentre confermiamo che i Soci del Touring che vorranno partecipare alle *prime tre Crociere estive Mediterranee* organizzate dalla Società di Navigazione « Italia-Cosulich » godranno di *notevoli riduzioni* sulle quote d'iscrizione, annunziamo che ad essi praticherà pure una riduzione sulle quote di passaggio e sulle escursioni a terra anche la « Compagnia dei Vagoni Letto-Cook ». Tutte le informazioni relative potranno essere da noi fornite agli interessati che ce ne faranno richiesta, unendo francobollo postale da L. 0,50.

I programmi delle Crociere sono, in succinto, i seguenti:

1ª *Crociera* (1-14 agosto) - Trieste, Venezia, Stromboli, Palermo (con escurs. a Monreale), Tunisi (con escurs. a Cartagine), Tripoli (con escurs. a Leptis Magna), Rodi (e Terme di Calitea), Atene, Bocche di Cattaro, Spalato (con escurs. a Traù), Trieste.

2ª *Crociera* (15-28 agosto) - Trieste, Venezia, Siracusa, Rodi (con Calitea), Istanbul (con giro del Bosforo), Atene, Ragusa, Abbazia (con Fiume), Trieste.

3ª *Crociera* (30 ag.-12 sett.) - Trieste, Atene, Istanbul, Yalta (escurs. facolt. a Livadia e Massandra), Odessa, Varna (e facolt. al Castello di Euxinograd), Rodi (con Calitea), Cattaro, Trieste.

ENTE NAZIONALE ENIT INDVSTRIE TVRISTICHE

I prezzi degli alberghi in Italia.

L'ENIT e la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, hanno curato anche quest'anno la pubblicazione dell'Annuario degli Alberghi Italiani, contenente, com'è noto, i prezzi denunciati dai vari esercenti in base alla legge del 16 maggio 1932.

L'Annuario è racchiuso in una semplice copertina, e posto in vendita a L. 3 il volume. All'Estero esso viene distribuito gratuitamente.

Quello uscito ora, corrisponde alla prima edizione; ha cioè valore fino al mese di maggio, allorchè sarà aggiornato con i nuovi dati che gli esercizi trasmetteranno, in osservanza alle superiori disposizioni impartite. *Gli albergatori non potranno esigere prezzi superiori a quelli denunciati*. Le eventuali trasgressioni saranno punite con un'ammenda, oltre il rimborso dell'importo pagato in più dal viaggiatore.

Gli albergatori sono tenuti inoltre a tenere esposto in luogo visibile l'elenco completo delle camere di cui l'esercizio dispone con la indicazione, per ciascuna di esse, del numero dei letti e dei prezzi stagionali che dovranno essere compresi entro i limiti di quelli risultanti dalla denuncia e stampati nell'Annuario.

Ad ogni viaggiatore che prende alloggio in un albergo dovrà essere consegnato un bollettino contenente il prezzo della camera o della pensione e l'indicazione che a tale prezzo sarà aggiunto soltanto il diritto fisso per il servizio e, qualora sia applicata nel comune, l'imposta di cura o di soggiorno.

Com'è noto, a decorrere dal 16 aprile u. s. tutti i prezzi delle camere indicati nell'Annuario dell'ENIT sono ridotti del 15 per cento. Con eguale decorrenza tutti i prezzi di pensione e dei singoli pasti indicati nell'Annuario stesso sono ridotti del 10 per cento.

Le istruzioni del Commissario del Turismo per i treni popolari.

Affinchè la felice e fortunata iniziativa del Regime, riesca sempre più gradita al pubblico, il Commissariato per il Turismo ha emanato fin d'ora opportune istruzioni agli enti turistici periferici, i quali giovandosi dell'esperienza già acquisita, raddoppieranno gli sforzi intesi ad assicurare ai gitanti dei prossimi treni popolari facilitazioni, manifestazioni e organizzazione adeguata ai servizi nelle singole località di destinazione dei treni.

In particolare, il Commissariato per il Turismo raccomanda agli enti periferici: 1) l'istituzione di un adeguato servizio di informazioni così alle stazioni ferroviarie come nel centro delle località durante le ore di permanenza dei partecipanti ai treni popolari; 2) l'organizzazione di speciali manifestazioni o apposite mostre, intese a far conoscere e mettere in valore i prodotti tipici dell'agricoltura, delle industrie e dell'artigianato locale; 3) la predisposizione di brevi e attraenti itinerari di gite e di visite, non soltanto alle maggiori bellezze naturali ed artistiche, ma anche ai più importanti complessi industriali e alle maggiori opere pubbliche del Regime; 4) la preparazione e distribuzione tempestiva di succinte pubblicazioni contenenti i programmi predisposti, e tutte le indicazioni utili e pratiche, atte a giovare agli ospiti durante la loro permanenza; 5) la scelta di persone idonee ad accompagnare i gruppi durante la visita ai più importanti complessi ed a farne un'efficace illustrazione; 6) la previa intesa, sotto gli auspici degli enti turistici locali, con i pubblici esercizî e con i commercianti, per una concorde disciplina e moderazione di prezzi, e l'organizzazione di adeguati controlli.

Gli enti turistici locali sono stati poi invitati ad inviare al Commissariato per il Turismo, prima dell'inizio della stagione di treni, apposita relazione con la indicazione delle provvidenze prese in attuazione delle direttive impartite; e successivamente, dopo ogni domenica o giornata festiva contemplata nel programma generale, un breve rapporto contenente i dati più importanti sull'afflusso e la permanenza dei gitanti.

Una pubblicazione dell' ENIT sulla "Direttissima,, Bologna-Firenze.

In occasione dell'inaugurazione della « Direttissima » Bologna-Firenze, l'ENIT ha curato, in unione alle FF. SS., la pubblicazione di un opuscolo che ne reca una sobria ma precisa descrizione, cenni sulle vicende della sua costruzione, le caratteristiche tecniche, i vantaggi che ne conseguono al movimento, ecc.

L'opuscolo contiene anche un grafico del tracciato della nuova « Direttissima » e di quello della Porrettana, e un grafico che indica profili e lunghezze reali e virtuali delle due linee. Altri due nitidi grafici indicano dal canto loro le ore di percorso che si impiegavano nel 1922 e quelle che ora vengono impiegate, così nelle comunicazioni internazionali, come in quelle interne.

Completa la pubblicazione una tabella-orario dei treni Rapidi, Direttissimi e Diretti.

Questo opuscolo dell'ENIT è stato edito nelle lingue italiana, francese e tedesca.

VITA DEL TOURING

Nel Consiglio del Touring.

S. E. il March. Giuseppe De Capitani d'Arzago e l'On. Avv. Carlo Bonardi, autorevolissimi membri del Consiglio del Touring, nella recente ricostituzione della Presidenza del Senato del Regno furono chiamati rispettivamente alle alte funzioni di Vice-Presidente e di Segretario. E all'on. A. S. Benni, che da molti anni fa parte del nostro Consiglio, la nuova Camera dei Deputati ha affidato l'alto ufficio di Presidente della Giunta del Bilancio.

Ci sia permesso di manifestare la nostra viva compiacenza per l'insigne onore ad Essi attribuito; onore che, sia pure indirettamente, si riflette anche sulla nostra Istituzione.

Il XII Congresso Geografico Nazionale a Cagliari.

Onorato dalla presenza di S.A.R. il Duca d'Aosta, ha avuto luogo nello scorso aprile, sotto la presidenza di S.E. Corrado Zoli e con la partecipazione dei più eminenti cultori degli studi geografici, il XII Congresso Geografico Nazionale, il quale ha svolto i lavori e il ciclo delle proprie escursioni in Sardegna.

A detto Congresso il Touring Club Italiano era rappresentato in persona del suo Vice Presidente, Ing. Comm. Mario Bertarelli, il quale, secondo la gradevole tradizione ormai stabilita nella serie delle precedenti riunioni dei geografi italiani, ha tenuto una breve relazione sull'attività geografica del T.C.I. nel periodo intercorso fra l'XI e il XII Congresso, ossia nel quadriennio 1930-1933, presentando contemporaneamente una nota riccamente illustrata sull'argomento (1), da distribuire ai Congressisti; nota che costituisce una nuova puntata del periodico inventario morale intorno alla materia geografica trattata dal Sodalizio.

Nella sua relazione, il nostro Vice Presidente ha fatto notare come l'attività nel campo specifico si sia intensificata, atteso che, mentre nuove carte vengono ad aggiungersi alle precedenti, quelle anteriori non vengono abbandonate ma continuamente sono aggiornate e rinnovate, come accade appunto della notissima *Carta d'Italia al 250.000*, il rinnovamento della quale, con profonda e vasta revisione, è ora quasi compiuto.

Il Comm. Bertarelli ha ricordato poi la *Carta Aeronautica al 250.000*, pubblicata in collaborazione col R. Aero Club d'Italia, la stampa della quale è ultimata per i nove decimi, e la cui pubblicazione sarà completa entro l'anno corrente; — i cinque nuovi fogli della *Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000* (di cui si discorre in questo stesso fascicolo de *«Le Vie d'Italia»*), nonchè gli adattamenti a *carte sciistiche* di alcuni fogli precedentemente stampati; — ha annunziato inoltre la stampa, ormai in corso, dei primi fogli della nuova *Carta Automobilistica d'Italia al 200 000*, carta pratica e di facile lettura in corsa, e che contiene tutte e soltanto quelle indicazioni necessarie all'automobilista in rapporto alla maggior velocità che il mezzo meccanico di trasporto oggi permette di ottenere; — i primi tre fogli della *Carta d'Italia al 500.000*, (altri tre andarono in distribuzione con l'anno in corso) dove sono poste in particolare rilievo le strade di grande comunicazione, ma che costituisce — ad un tempo — una pratica carta generale d'Italia a colori, di somma evidenza e di facile lettura.

Il Comm. Bertarelli ha ricordato inoltre la quarta edizione dell'*Atlante Internazionale* e il quotidiano minuzioso lavoro di aggiornamento e di perfezionamento dell'opera esercitato dall'apposito ufficio sotto la guida di una Commissione composta di illustri geografi; lavoro ingente, che richiede mezzi proporzionati, ai quali il Touring non ha esitato a provvedere; — ha accennato al primo gruppo di 18 *Fascicoli di Commento all'Atlante* (ai quali altri 42 faranno seguito), formanti una serie di brevi monografie geografico-statistiche (1) e che, riuniti in un volume, formeranno una specie di prontuario geografico quale ancora l'Italia non possedeva.

Venendo a parlare dell'attività editoriale nel campo delle Guide, il Vice Presidente ha accennato al graduale rinnovamento della *Guida d'Italia*, di cui nel quadriennio ben nove volumi hanno avuto una nuova edizione; — ha detto delle nuove edizioni dei dieci volumi della *Guida d'Italia per gli Stranieri;* — dell'iniziata pubblicazione della *Guida dell'America Latina*, col primo volume dedicato all'Argentina, Paraguay, Uruguay, edito contemporaneamente in due edizioni, italiana e spagnuola.

---

(1) Detta nota, intitolata « *L'Attività Geografica del T. C. I. nel quadriennio 1930-1933* », edizione fuori commercio, è un elegante fascicolo di grande formato, con numerosi saggi cartografici in tavole fuori testo. Esso è, in via eccezionale, posto a disposizione dei nostri Soci al prezzo di **L. 10** la copia (Italia e Colonie: **L. 12**). Le richieste devono essere dirette alla nostra Amministrazione.

(1) Dei *Fascicoli* e della loro funzione si è già parlato nella puntata di maggio di questa Rivista, alle pagg. 145 e segg. del Notiziario e in quella di gennaio dell'anno corrente, alle pagg. 62 e segg. del testo.

Sempre nel campo delle Guide, ha ricordato l'avvenuto completamento della collezione delle *Guide ai Campi di Battaglia;* la pubblicazione di due nuovi volumi della *Guida da Rifugio a Rifugio*, e l'accordo, stipulato nel 1933 fra il Touring e il C.A.I. per la pubblicazione della *Guida dei Monti d'Italia* (di cui trovasi attualmente in corso di stampa il volume « Alpi Marittime »).

Ha citato poi i volumi della collezione « *Attraverso l'Italia* », che possono considerarsi il commento iconografico della Guida; — i tre volumi della *Guida Pratica ai luoghi di soggiorno e di cura*, apprezzatissima da turisti italiani e stranieri: — il completamento della *Guida delle Strade di Grande Comunicazione;* la pubblicazione della *Guida Gastronomica d'Italia.*

Nel campo degli Annuari richiamò l'avvenuta edizione completamente rifatta nel 1933 dell'*Annuario Generale* e, nel 1932, la pubblicazione dell'*Annuario dell'Aeronautica*, in collaborazione col R. Aero Club d'Italia. In quello dei periodici, dopo le Riviste già note e larghissimamente diffuse *(Le Vie d'Italia, Le Strade, L'Albergo in Italia, L'Alpe)*, l'avvenuta trasformazione de « Le Vie d'Italia e dell'America Latina » nella nuova Rivista *Le Vie d'Italia e del Mondo*, che, pur non arrogandosi una funzione scientifica assolve, con un chiaro testo e una ricchissima illustrazione, un utile cómpito di divulgazione geografica. Ricordò infine come da *Le Vie d'Italia* ebbe origine il volume *Le Alpi* del Prof. Sacco, variatissima e ricca illustrazione della morfologia e della geologia della catena alpina.

La lettura della relazione, lungamente applaudita, è stata seguita dalla votazione del seguente Ordine Giorno presentato dal Prof. Carlo Errera, della R. Università di Bologna e dai più eminenti suoi Colleghi che vollero associarsi al proponente:

Il XII Congresso Geografico Italiano, udita la Relazione dell'Ing. Mario Bertarelli sull'opera svolta dal Touring Club Italiano nel quadriennio — rileva con viva soddisfazione che il benemerito Ente continua nella sua indefessa attività a favore della diffusione della cultura geografica in Italia — rinnova ad esso il plauso già ripetutamente espresso nei Congressi precedenti — augura un sempre maggior consenso alla sua opera altamente nazionale.

Il Touring per i problemi attuali della viabilità ordinaria.

La « Commissione miglioramento strade » del Touring ha tenuto la sera del 10 aprile scorso la consueta riunione che si suole far cadere nel breve periodo della Fiera Campionaria affinchè i membri della Commissione possano profittare dell'occasione per una visita alla Fiera, sempre utilissima e graditissima. Secondo l'attuale ordinamento, fanno parte di detta Commissione tutti gli Ingegneri Capi degli Uffici Tecnici Provinciali e degli Uffici Tecnici Comunali per le Città capoluogo di Provincia, taluni funzionari tecnici che coprirono alte cariche e lasciarono poi il servizio attivo, nonchè molte personalità notevoli della pubblica amministrazione, della cattedra, dell'industria, dello sport, particolarmente competenti in materia stradale. Le riunioni di questa Commissione riescono pertanto particolarmente rappresentative, e le questioni che sono portate in discussione vi trovano sempre una trattazione solida, competente, in piena aderenza con la realtà e le esigenze attuali d'ogni ordine. Le conclusioni che vi sono prese rappresentano quindi un positivo contributo alla soluzione delle più vive ed attuali questioni in materia stradale, che il Touring può in piena coscienza presentare e raccomandare alle Autorità competenti ed a quanti si occupano di detta materia. Questo preambolo non sembrerà eccessivo nè intempestivo se lo riferiamo all'argomento trattato nell'ultima seduta della Commissione, cioè: « La recente riforma della Finanza Provinciale in relazione al servizio stradale affidato alle Provincie ».

L'Ing. Vandone, Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. espose i termini attuali della questione, che si possono così riassumere:

« Le successive riforme apportate per legge in questi ultimi anni nel finanziamento delle Provincie hanno create condizioni di bilancio disagiatissime per le amministrazioni provinciali, le quali devono provvedere con mezzi rigorosamente limitati a molti servizi le cui esigenze sono indeclinabili, cosicchè le economie cui si trovano costrette vanno sempre a cadere sul solito capitolo del bilancio cui si attribuisce una certa elasticità, cioè sulla manutenzione stradale. Speciali istruzioni alle Prefetture impongono poi che queste facciano eliminare dai bilanci provinciali tutte le spese che abbiano carattere di perfezionamento dei servizi anche se « così detti urgenti ». Inoltre sono rigorosamente limitate alle Provincie le possibilità di contrarre mutui, e vengono parificati ai mutui anche i contratti di durata superiore ai cinque anni. In queste condizioni le Provincie incontrano le più grandi difficoltà per procedere alla sistemazione delle proprie strade secondo le effettive esigenze della moderna circolazione, non più compatibile col vieto sistema del semplice macadam all'acqua senza il sussidio della cilindratura meccanica e senza la protezione d'un trattamento superficiale di catrame e di bitume. Lo stato di disordine in cui si trovano le massicciate di tante strade provinciali anche importanti è reso più evidente e più intollerabile dal confronto con le vicine strade statali che, grazie ai moderni metodi di manutenzione, sono state portate ad un alto grado di perfezione.

« La preoccupazione dell'Autorità tutoria, che questa trasformazione delle strade provinciali secondo la moderna tecnica abbia a rappresentare una spesa di lusso, incompatibile con la necessità della più stretta economia, è fondata sopra un equivoco e dovrebbe bastare il mettere la questione nei suoi esatti termini per eliminarlo. Effettivamente, il tra-

passo dall'uno all'altro metodo di manutenzione esige generalmente una spesa d'impianto ragguardevole, ma negli anni successivi le spese per la manutenzione ordinaria delle strade sistemate con un trattamento superficiale bituminoso si riducono in misura assai inferiore a quelle richieste per una manutenzione anche mediocre col sistema del macadam all'acqua senza cilindratura; cosicchè se noi consideriamo le spese incontrate per la manutenzione di un chilometro di strada secondo il vecchio sistema durante un periodo di otto o dieci anni, ed immaginiamo la stessa somma come messa a disposizione *all'inizio di quello stesso periodo* per la manutenzione di quello stesso chilometro di strada secondo i sistemi moderni, si può considerare come dimostrato dall'esperienza che quella somma basterà all'uopo per ugual numero di anni, cosicchè i contribuenti non risentiranno durante quel periodo alcun maggiore aggravio dovuto alla trasformazione nei metodi della manutenzione stradale da parte delle Provincie.

«L'unico ostacolo che oggi si oppone ad una larga attività delle Provincie in questo campo è da riconoscersi in quella disposizione di legge che parifica ai mutui i contratti ultraquinquennali. Se quel limite di cinque anni fosse portato a dieci anni e se le Provincie fossero autorizzate a pagare i lavori di sistemazione iniziale delle strade mediante delegazioni a favore delle Imprese, scontabili facilmente presso gli Istituti di credito parastatali, si potrebbero trasformare migliaia di chilometri di cattive massicciate in belle strade bitumate senza alcun aggravio di maggiori imposte e con vantaggio grandissimo per la circolazione specialmente automobilistica. Basterebbe all'uopo superare un preconcetto che non ha ragione di essere».

La discussione che seguì portò una valida documentazione di cifre alla tesi sovraesposta. Furono citati casi del più vivo interesse da parte di funzionari tecnici di Provincie d'ogni regione, che conseguirono risultati economici soddisfacentissimi sistemando a trattamento superficiale bituminoso alcune delle strade loro affidate. E vennero purtroppo a galla anche alcune riduzioni dei fondi assegnati all'ordinaria manutenzione così gravi da rendere pressochè impossibile il più modesto servizio.

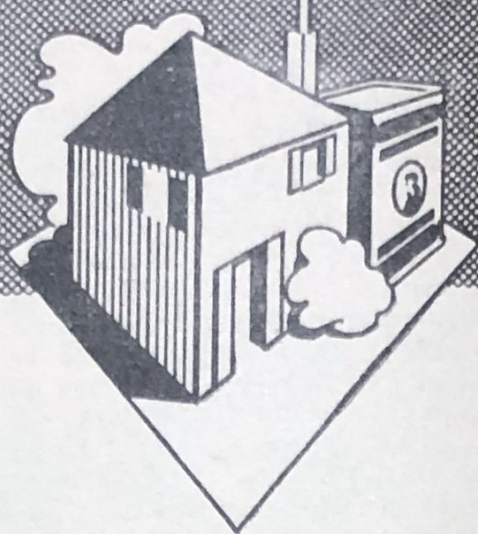
Le conclusioni adottate a chiusura della nutrita discussione sono state così riassunte:

«In generale, quegli Uffici che hanno dato qualche sviluppo alle sistemazioni delle massicciate ed alle bitumature, escludono che il costo medio annuo chilometrico della manutenzione sia per questo aumentato.

«Se si tratta di strade con traffico importante, è necessario premettere alla spalmatura superficiale la cilindratura; con che non si esclude che si possa tentare di omettere la cilindratura quando la massicciata abbia avuto in antecedenza un lungo periodo d'ottima manutenzione.

«Con una buona sistemazione di partenza, sembra che le quote di manutenzione possano ridursi a quote estremamente basse, salvo chè per alcuni casi eccezionalmente sfavorevoli rispetto al traffico, al clima od all'esposizione, ove può rendersi ogni anno necessaria una nuova spalmatura generale».

Come risulta da queste conclusioni la questione essenziale si riduce al diffondere la persuasione, tanto presso le Amministrazioni Provinciali quanto presso le Autorità tutorie, che il passaggio dal tradizionale al nuovo metodo di manutenzione delle strade non rappresenta punto un maggior aggravio pei contribuenti solo che si consideri un ciclo manutentivo di otto o dieci anni in luogo del ciclo annuale, il quale può sembrare comodo per la corrispondente semplificazione amministrativa, ma non risponde alla realtà se si vuol far luogo alla ormai indispensabile sistemazione di tanta parte delle nostre strade.

La riunione della Commissione ebbe questa volta un seguito che riuscì graditissimo e del più grande interesse per gli intervenuti, cioè un «Giro» automobilistico lungo un percorso di circa 800 chilometri, in parte su strade statali ed autostrade ma per la maggior parte lungo le strade provinciali, con l'itinerario: Milano - Cremona - Mantova - Rovigo - Padova - Venezia - Treviso - Bassano - Vicenza - Verona - Riva - Brescia - Milano. La comitiva, a bordo di due bellissimi autobus, compì il percorso in due giorni e mezzo, pernottando il giorno 21 a Padova ed il 22 a Riva, e si sciolse a Milano nel pomeriggio del giorno 23 dopo una visita all'Istituto Sperimentale Stradale, ove potè assistere ad alcune prove relative alle più recenti realizzazioni della tecnica sperimentale. La Commissione ebbe la gradita sorpresa d'un signorile lusinghiero ricevimento presso l'Amministrazione Provinciale di Mantova, ove ebbe l'onore di essere ricevuta dal Preside On. Avv. Gino Maffei, da S. E. il Prefetto Raffaele Montuori e dal Segretario Federale Comm. Sergio Pinotti. Per cortese interessamento del signor Preside, nonostante la giornata festiva e l'ora poco propizia, la Commissione potè anche visitare il palazzo Ducale sotto la personale guida del Direttore Dott. Clivio Cottafavi, che illustrò particolarmente le vicende dei celebri meravigliosi arazzi raffaelleschi. Sarebbe troppo lunga una esposizione delle tante cose vedute, di cui molte totalmente nuove alla maggior parte dei partecipanti alla comitiva, come l'Autostrada Padova-Mestre, il Ponte del Littorio sulla Laguna e la caratteristica Piazza Roma in Venezia, ove sorge la grandiosa autorimessa ed ove già sostano numerosissime autovetture pubbliche e private; la strada Gardesiana orientale — purtroppo resa difficile e di scarso rendimento per la mancata sistemazione d'un breve tronco in Provincia di Verona (tre milioni di spesa!) — e la magnifica Gardesana occidentale, che la Azienda Statale della Strada sta completando con la costruzione d'una variante di 4 chilometri fra Tormini e Salò; infine l'autostrada Brescia-Milano coi suoi magnifici ponti sull'Oglio, il Serio e l'Adda. Ma la Commisssione non andava in giro col proposito principale

d'ammirare le grandi recenti realizzazioni del Regime in fatto d'opere stradali, sibbene per rendersi conto delle condizioni generali della viabilità in una zona che gode da tempo della fama di possedere le più belle strade e le migliori condizioni in fatto di servizio stradale.

E' superfluo accennare alle sistemazioni veramente perfette delle strade statali percorse: l'Emilia, la Padana Inferiore e Superiore, la Pontebbana. Il percorrere queste strade dà non solamente un godimento vivissimo ma pure un vero senso d'orgoglio nazionale. L'attenzione della comitiva era peraltro particolarmente diretta alle condizioni delle strade provinciali; e conviene riconoscere che, prescindendo da certi finimenti, le condizioni delle strade provinciali percorse non hanno molto da invidiare alle Statali almeno per quanto si riferisce alle condizioni del piano stradale. La massima parte delle massicciate di queste provinciali è già mantenuta col sistema dei trattamenti superficiali bituminosi, avendo fortunatamente le rispettive Provincie avviata la trasformazione dei sistemi manutentivi prima che si verificassero le recenti strettoie della riforma fiscale.

E che dire della Provincia di Rovigo, la quale si è proposto tutto un programma di costruzione di nuove strade in sostituzione dell'attuale sistema stradale eccessivamente vizioso perchè legato al tortuoso andamento degli argini fluviali? Del resto, anche in queste regioni della Lombardia e del Veneto si ha tutta una scala di situazioni diverse per entità e natura del traffico, per costo e metodo della manutenzione stradale, ed è particolarmente su questa varietà di casi che si è concentrato l'interessamento di tanti funzionari ed esperti di cose stradali traendone utilissime pratiche deduzioni. E' quindi propositо del Touring il ripetere ogni anno uno di questi «Giri», variandone opportunamente la zona, l'obiettivo, l'epoca, fermo tenendo il concetto che occupino non più di tre o quattro giorni, da utilizzarsi però intensivamente onde vedere in breve tempo quante cose più sia possibile che presentino comunque un interesse per la tecnica stradale sacrificando, in quanto necessario, le esigenze puramente turistiche per quanto ne sia imperioso il richiamo.

Si verrà così a formare, specialmente tra i funzionari tecnici delle Provincie e delle Città, una visione più ampia dei problemi comuni; l'esperienza dei singoli verrà posta a disposizione di tutti in modo ben più efficace che non accada nei formali Congressi.

Aggiungiamo che quella personale dimestichezza che rapidamente si stabilisce, tra persone già avvicinate da ragioni professionali, in pochi giorni di vita comune crea vincoli di stima e di solidarietà altrettanto preziosi quanto graditi. E questo il sentimento che venne nella presente occasione calorosamente espresso all'indirizzo del Touring da quanti parteciparono al recente «Giro», insieme alla espressione del vivo desiderio che questo abbia a ripetersi ogni anno con le stesse caratteristiche dimostratesi all'atto pratico altrettanto opportune quanto a tutti bene accette.

L'esito del «Concorso Perugina» fra i presentatori dei Soci annuali nel primo trimestre 1934.

Col 31 marzo u. s. si è chiuso il «Concorso Perugina» bandito dal Touring nello scorso dicembre e del quale venne data notizia nel fascicolo di gennaio di questa Rivista, alla pag. *3* del Notiziario sotto il titolo «Un dolce premio ai Propagandisti del T. C. I.». I concorrenti hanno oltrepassato il numero di 300. Purtroppo essi non hanno potuto essere tutti premiati perchè — come era detto nel Bando di Concorso — 50 erano i premi posti a disposizione del Touring dalla Ditta «La Perugina». Tali premi consistono in un'elegante confezione contenente un ricco assortimento dei migliori cioccolatini della rinomata Fabbrica di Perugia.

I 50 fortunati vincitori hanno ormai ricevuto il premio loro assegnato, che venne spedito direttamente al rispettivo domicilio per cura della Ditta stessa.

I primi classificati sono:

il Rag. Paolo Almeda, Console del T. C. I., Trieste, che ha presentato fra Annuali e Vitalizi 275 Soci;

il Cap. Arnaldo Tuzi, Console Militare, Torino, con 204 Soci;

il Cap. Giuseppe Parisi, Console Militare, Tripoli, con 137 Soci;

il Dott. Giuseppe Letizia, Console, Genova, con 109 Soci;

il sig. Mario Bertini, Console, Monterosso al Mare, con 92 Soci.

Seguono gli altri 45 con numero decrescente di Soci presentati. Il 50° premiato ne ha presentati 23.

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Un autoservizio di gran turismo « Roma-Tivoli-Castelli Romani ».

A cura dell'Azienda Tranvie e Autobus del Governatorato di Roma è stato istituito un servizio automobilistico di gran turismo per la visita combinata di Tivoli e dei più interessanti «Castelli» dei Colli Laziali. Le comode, spaziose autovetture, partendo da Roma (via Gaeta) seguono il seguente itinerario, dello sviluppo di 117 chilometri: Tivoli, Frascati, Rocca di Papa, Madonna del Tufo, Ariccia, Madonna di Galloro, Genzano, Lago di Nemi, Genzano, Albano, Castel Gandolfo, facendo poi ritorno a Roma al punto di partenza.

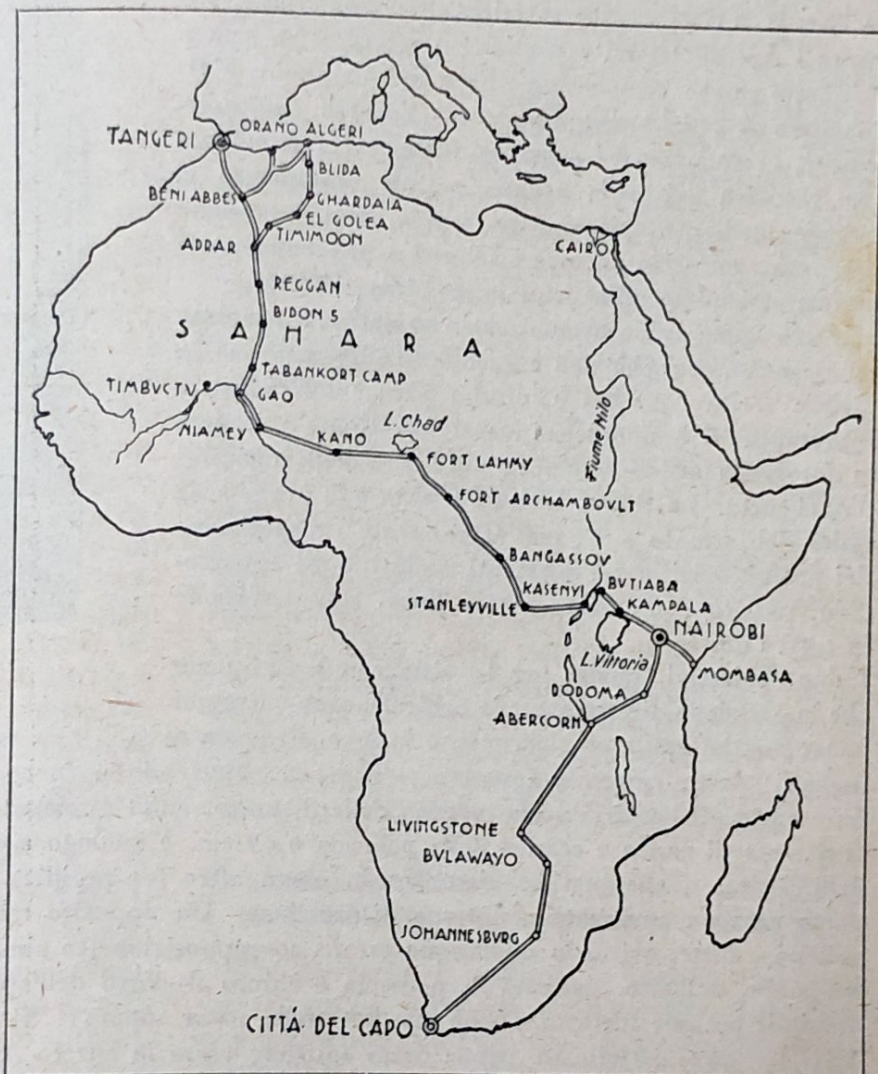
L'itinerario permette, mediante adeguate fermate, di visitare i più notevoli monumenti d'arte, di storia e di natura come Villa Adriana, Villa d'Este, le Cascate di Tivoli, le navi del Lago di Nemi, l'abbazia di Grottaferrata, ecc.; esso è illustrato da una piccola monografia nelle varie lingue (italiana, francese, inglese, spagnola, tedesca) con i dati principali e una cartina di orientamento. Il costo del biglietto per l'intero giro è di L. 80, compresa la colazione da consumare a Frascati in albergo; di L. 65 senza la colazione. Sulla vettura si trova una guida poliglotta, che fornisce le spiegazioni ai turisti durante lo svolgersi della gita.

La linea è esercìta per il periodo primavera-autunno (fino al 15 novembre), nei giorni di martedì e venerdì; nel periodo invernale, dal 16 novembre al 15 marzo, il solo martedì.

In relazione alle eventuali richieste del pubblico potranno essere effettuate corse in giorni diversi da quelli indicati. I biglietti a tariffa normale possono essere acquistati presso la biglietteria dell'Azienda in Piazza dei Cinquecento e presso le Agenzie autorizzate.

Quelli a prezzo ridotto (per le coppie di sposi in viaggio di nozze, o per i viaggiatori in possesso dello speciale libretto ferroviario per la visita alla Mostra della Rivoluzione Fascista) devono essere invece acquistati esclusivamente presso la biglietteria dell'Azienda.

La traversata del deserto di Sahara in automobile.

Non sono molti anni che l'attraversare il Sahara in automobile rappresentava una impresa d'eccezione, la quale esigeva l'impiego d'autoveicoli di tipo apposito, una preliminare preparazione assai onerosa, mentre importava anche fatiche e rischi di carattere piuttosto eroico che non semplicemente sportivo.

L'ITINERARIO DEL «RAID» ATTRAVERSO L'AFRICA.

Oggi invece è diventata una possibilità per chiunque, con l'impiego d'automobili comuni, senza particolari rischi nè eccessivi disagi. La penetrazione dell'automobilismo veramente non conosce limiti. Chi ne dubitasse, legga in *The Motor* (1) la descrizione di un viaggio

(1) *The Motor*, 13 marzo 1934: To Timbuktu by Car made easy.

dalla costa Algerina all'Oceano Indiano, di cui diamo un riassunto:

Partendo da Algeri, si traversa la catena del Piccolo Atlante lungo buona strada, e si sbocca nel deserto a Laghout. Di qui a Ghardaia la strada è praticabile solo nella stagione asciutta; da Ghardaia a Reggan si va per una ben definita pista desertica marcata a regolari intervalli da bidoni vuoti. Si trovano alberghi e rifornimenti di benzina a El Golea (200 miglia da Algeri), a Fort Mac Mahon (330 miglia), a Timmimoon (470 miglia), ad Adrar (590 miglia) ed a Reggan (690 miglia). Il viaggiatore, dopo un percorso che corrisponde a km. 1100, trova un albergo costruito dalla «Compagnia Transahariana», e qui si può ritirare l'automobile in rimessa e far provvista di benzina.

Da Reggan a Gao si svolge, per 810 miglia, la parte meno agevole del percorso, ma la detta Compagnia ha organizzato un servizio sufficiente per superare le eccezionali difficoltà. Per la modesta somma di 800 franchi se si tratta di una vettura leggera e di 1200 per una pesante, la Compagnia mette a disposizione una guida che conosce ogni particolarità del percorso, e provvede ai rifornimenti di benzina ed all'alloggiamento al termine delle tappe. Nel caso d'avarie, provvede anche un'automobile di soccorso. Si richiede in più un deposito di 2000 franchi per coprire le spese pei rifornimenti alle tappe, ed è fatto obbligo di portare una riserva di viveri e d'acqua sufficiente per un certo numero di giorni, in vista della possibilità di incidenti che mettano l'automobile fuori servizio. Ma non appena l'automobile è partita da Reggan, ne viene dato segnale per radio alla stazione più vicina, che viene designata come «Bidone 5», e se l'arrivo a questa tarda oltre un certo limite, parte senz'altro di qua una vettura di soccorso. Bisogna mettersi in viaggio assai per tempo onde coprire in giornata la distanza di 320 miglia tra Reggan e «Bidone 5», dove si trovano due autobus che servono per passarvi la notte. Qui si può far provvista di benzina, olio ed acqua. A distanza d'altre 220 miglia si trova la stazione di Tabankort Camp, e dopo altre 242 miglia si giunge a Gao. Qui si trova un altro albergo della Compagnia Transahariana, e qui finisce il servizio di pilotaggio. Da Gao la pista segue il fiume Niger fino a Niamey (298 miglia), dove si trovano alberghi e benzina; indi per ottima strada a Kano (270 miglia). Di qua a Fort Lahmy (150 miglia) occorrono parecchie traversate di fiumi su chiatte natanti; dopo altre 250 miglia si giunge a Fort Archamboult, dove si trovano parecchi buoni alberghi. Di qui a Stanleyville ed a Mambassa (326 miglia) molti attraversamenti di fiumi su chiatte. Dopo altre 63 miglia si raggiunge Kasenyi sul Lago Alberto, che si attraversa con un battello il quale parte ogni secondo sabato ed impiega nel viaggio 15 ore. Si giunge così a Butiaba dove si riprende la strada per Kampala sul Lago Vittoria (buoni alberghi con rimesse), indi a Tororo (albergo e benzina) ed a Nairobi, ove si taglia la linea dell'equatore e donde si raggiunge la costa dell'Oceano Indiano a Mombasa. Di qua alla costa Mediterranea corrono 5700 miglia (9200 chilometri).

Non tutte le stagioni sono adatte per un simile viaggio, poichè la traversata del Sahara è impossibile da maggio a ottobre. Molte vetture leggere hanno già superato questa traversata, ed i soci della «Royal East African Automobile Association» compiono ora regolarmente questo viaggio con le loro macchine nell'uno e nell'altro senso.

Il vantaggio dei marchi registrati per chi si reca in Germania.

Il deprezzamento della valuta in numerosi paesi è un innegabile ostacolo al viaggiare. Ne fanno fede le statistiche ferroviarie e alberghiere. Nè si può nulla obbiettare a chi si rifiuti di vedersi falcidiare la propria valuta per muoversi in un paese la cui divisa sia sensibilmente più alta, come per esempio in Germania. Senonchè proprio per quanto riguarda questo paese il timore è infondato. Non tutti forse sanno che per il turista la valuta tedesca è assai meno alta di quanto non sia il suo valore d'acquisto in patria. Chiunque infatti intenda recarsi in Germania ha facoltà di acquistare marchi cosiddetti «registrati» a un prezzo notevolmente inferiore a quello ufficiale, il che gli permette di compensare perfettamente la perdita alla quale il deprezzamento della propria moneta lo esporrebbe.

La messa in corso di questa categoria di marchi è il risultato di accordi conclusi dal Reich sulla questione dei crediti congelati. Per quanto riguarda praticamente il viaggiatore, egli non ha che da richiedere tale valuta alla propria banca o a un ufficio autorizzato di viaggi i quali gli rilascieranno degli assegni. Una volta nel territorio del Reich questi assegni gli verranno commutati in valuta corrente che egli potrà adoperare per far fronte ad ogni spesa di soggiorno. Dovrà solo astenersi dal far acquisti di merci e dal portare i marchi registrati oltre il confine.

Le statistiche del turismo divenute obbligatorie negli alberghi e nelle pensioni svizzere.

In Isvizzera è andata in vigore una legge per la quale tutti gli stabilimenti alberghieri che ricevono viaggiatori di passaggio o per soggiorni più o meno lunghi, dagli alberghi, case di cura, pensioni, sanatori, stabilimenti balneari, fino alle pensioni, case, asili, ecc., sono tenuti ad inviare il giorno 5 di ciascun mese informazioni esatte e complete (che dovranno però rimanere strettamente confidenziali), sul numero degli arrivi e dei pernottamenti, con l'indicazione del domicilio abituale dell'ospite sia all'Ufficio Federale di Statistica, sia all'Ufficio Cantonale, Comunale o Turistico designato.

Tutte le infrazioni a questa legge saranno punite con un'ammenda da 5 a 100 franchi svizzeri.

NAVIGAZIONE

Navi mercantili costruite in tutto il mondo nel 1933.

QUADRO DIMOSTRATIVO DALLE TONNELLATE DI NAVIGLIO MERCANTILE VARATE NEL 1933 DALLE PRINCIPALI NAZIONI MARINARE.

Nel nostro numero di febbraio, Ugo M. Castagna illustrò la situazione della nostra Marina Mercantile durante lo scorso anno e diede un primo sguardo a quella di talune Marine straniere, rilevandone il prevalente stato di depressione. Diamo ora, basandoci sui dati testè pubblicati dal *Lloyd's Register of Shipping*, notizie più particolareggiate sulle costruzioni navali mercantili effettuate in tutto il mondo nel 1933.

La produzione complessiva (esclusa la Russia, per cui non si hanno notizie precise) è stata di 489.016 tonnellate, con una riduzione di 237.575 tonnellate in confronto al 1932. Si è raggiunta cioè la cifra più bassa che il *Lloyd's Register* abbia mai dovuto segnalare. Delle navi varate, 116 (complessivamente 141.738 tonn.) sono a vapore; di queste, 5 saranno sistemate con turbine e 9 avranno una combinazione di macchine alternative e turbine. Del tonnellaggio complessivo a vapore, circa 21.000 tonn. rappresentano piroscafi adatti al consumo di combustibile liquido. Le navi dotate di motore a scoppio corrispondono a 337.821 tonn., di fronte a 268.690 tonn. del 1932, a 920.495 tonn. del 1931, a 1.582.994 tonn. del 1930.

Delle 330 unità varate in tutto il mondo nello scorso anno, 13 hanno una stazza fra le 4000 e le 6000 tonn.; 25 fra le 6000 e le 10.000; 4 soltanto superano le 10.000 tonn. ciascuna. Le due più grandi navi sono la motonave « Président Doumer » di 12.700 tonn., costruita in Francia, e la motonave « Marguerite Finaly » di 12.426 tonn., costruita in Italia.

Nel 1933 furono varate 12 unità per complessive 82.675 tonn., destinate al trasporto di olio alla rinfusa; 11 di queste navi sono fornite di motore.

La produzione navale complessiva del 1933, con esclusione del naviglio da guerra e delle navi mercantili di stazza lorda inferiore alle 100 tonn., è data dallo specchietto *A* e l'annessa illustrazione dimostrativa dà un'idea immediata delle costruzioni navali delle varie nazioni. Lo specchietto *B* mostra invece l'andamento delle costruzioni navali mercantili nei principali paesi del mondo dal 1900 al 1933. Il nostro diagramma dà una impressione visiva immediata di tale andamento, negli ultimi 20 anni, dal 1913 al 1933, mettendo in evidenza le fantastiche sproporzioni da nazione a nazione e da un anno all'altro. Come vedesi, il punto massimo è stato toccato dagli Stati Uniti nel 1919 con 3.579.826 tonn., dalle quali sono peraltro escluse le 495.559 tonn. delle navi costruite per i Grandi Laghi.

COGNAC
ITALIA
ENOTRIO
"Nel nome la fragranza
la purezza la forza"
COGNAC ITALIA
F.lli RAMAZZOTTI - S.A.
MILANO
Casa fondata
nel 1815
PUBB. FIORETTI

* * *

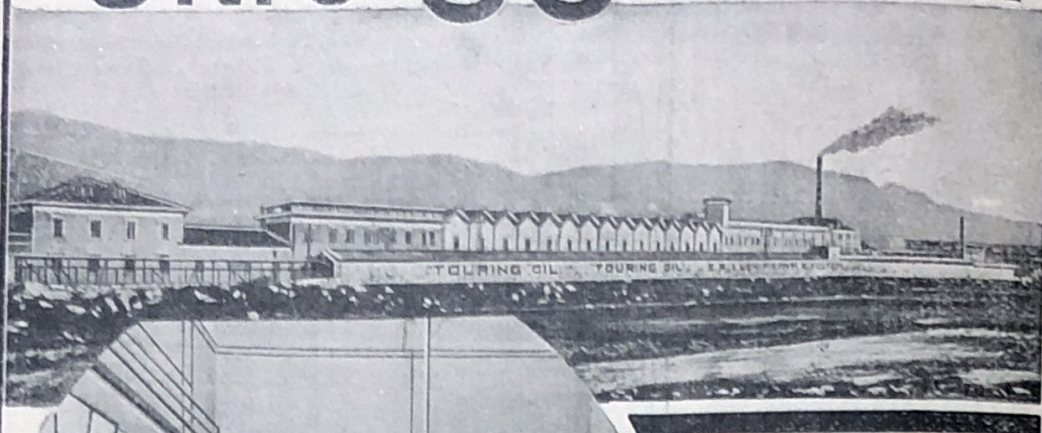
Nel 1933 il primato della costruzione di navi mercantili è tenuto dalla *Gran Bretagna e Irlanda*, la sola nazione che abbia superato le 100.000 tonn., raggiungendo una stazza globale di 133.115 tonn., che rappresenta il 27,2 per cento della produzione mondiale. Nel 1932 la Gran Bretagna aveva dato il 25,8 per cento della produzione mondiale, nel 1931 il 31,1 per cento, nel 1930 il 51,2 per cento. Del tonnellaggio costruito nei cantieri britannici durante lo scorso anno, 121.038 tonn. erano per conto di armatori nazionali, 12.077 tonn. per conto di armatori di altri paesi (Brasile, Francia e Domini Britannici). La percentuale di tonnellaggio costruito nei cantieri britannici per armatori stranieri, che nel 1933 è stata del 9,1, era nel 1932 del 31,2; nel 1931 del 40,7; nel 1930 del 44.

A. – NAVI MERCANTILI VARATE NEL MONDO NEL 1933.

Paesi		Piroscafi N.	Piroscafi Stazza Lorda	Motonavi N.	Motonavi Stazza Lorda	Velieri e Chiatte N.	Velieri e Chiatte Stazza Lorda	Totale N.	Totale Stazza Lorda
Belgio		—	—	5	4.497	—	—	5	4.497
Cina		—	—	1	1.000	—	—	1	1.000
Danimarca		8	13.129	11	20.887	—	—	19	34.016
Finlandia		—	—	1	180	—	—	1	180
Domini Britannici	Canadà: Coste	1	143	5	987	—	—	20	12.958
	» Grandi Laghi	—	—	—	—	—	—		
	Altri	4	8.862	9	2.596	1	550		
Francia		6	13.740	23	20.333	—	—	29	34.073
Germania		4	2.045	39	40.150	—	—	43	42.195
Giappone		3	9.017	27	65.273	—	—	30	74.290
Gran Bretagna	Inghilterra e Galles	46	30.928	11	20.858	9	1.809	108	133.115
	Scozia	29	52.553	11	13.167	—	—		
Irlanda		—	—	2	13.800	—	—		
Italia		—	—	3	16.560	—	—	3	16.560
Norvegia		5	6.883	2	2.835	—	—	7	9.718
Olanda		2	200	23	35.699	—	—	25	35.899
Russia		—	—	—	—	—	—	—	—
Spagna		4	1.992	3	16.052	—	—	7	18.044
Stati Uniti	Costa dell'Atlantico	2	2.066	3	1.607	9	7.098	14	10.771
	Porti del Golfo	—	—	—	—	—	—		
	Costa del Pacifico	—	—	—	—	—	—		
	Grandi Laghi	—	—	—	—	—	—		
Svezia		—	—	14	60.860	—	—	14	60.860
Uruguay		—	—	1	275	—	—	1	275
Altri paesi		2	360	1	205	—	—	3	565
Totale		116	141.638	195	337.821	19	9.457	330	489.016

B. – NUMERO E TONNELLAGGIO DELLE NAVI MERCANTILI, DI STAZZA LORDA DI 100 TONNELLATE ED OLTRE, VARATE NEI DIVERSI PAESI DEL MONDO NEL CORSO DEGLI ANNI 1913-1933.

Anno	Italia N.	Italia Tonn.	Belgio N.	Danimarca N.	Domini Britannici N.(1)	Domini Britannici N.(2)	Francia N.	Germania N.	Giappone N.	Gan Bret. e Irlanda N.	Norvegia N.	Olanda N.	Spagna N.	Stati Uniti d'America N.(3)	Stati Uniti d'America N.(4)	Svezia N.	Altri Paesi N.	Totale N.	Totale Tonn.
1913	38	50.356	54	31	77	14	89	162	152	688	74	95	12	182	23	25	17	1.750	3.332.882
1914	47	42.981	8	25	58	22	33	89	32	656	61	130	5	84	10	26	33	1.319	2.852.753
1915	30	22.132	(5)	23	27	4	6	(6)	26	327	59	120	5	76	8	27	5	743	1.2 1.638
1916	10	56.654	(5)	28	36	4	9	(6)	55	306	52	201	6	167	44	34	12	964	1.688. 80
1917	11	38.906	(5)	23	80	25	6	(6)	104	286	44	146	10	266	60	34	17	1.112	2.937.786
1918	15	60.791	(5)	13	184	22	3	(6)	198	301	51	74	18	741	188	36	22	1.866	5.447.444
1919	32	82.713	2	46	235	28	34	(6)	133	612	82	100	41	852	199	53	34	2.483	7.144.549
1920	82	133.190	5	30	90	13	50	(6)	140	618	30	99	13	467	42	46	34	1.759	5.861.666
1921	86	170.948	3	37	49	5	65	242	43	426	35	98	11	167	7	27	78	1.379	4.356.843
1922	42	101.177	4	23	37	2	62	187	49	235	23	60	2	55	4	14	53	852	2.467.084
1923	21	66.523	5	24	41	3	27	109	44	222	48	35	7	69	14	10	22	7 1	1.643.181
1924	19	82.526	2	33	29	2	26	108	31	494	34	41	2	71	8	12	12	924	2.247.751
1925	31	142.046	3	21	47	4	35	121	23	342	48	47	1	94	7	17	14	855	2.193.4 4
1926	27	220.021	8	25	39	3	34	60	26	197	25	47	6	73	5	14	11	600	1.674.977
1927	25	101.076	8	20	24	5	22	105	19	371	12	68	5	58	8	18	34	8 2	2.285.679
1928	29	58.640	3	31	47	1	20	81	37	420	12	74	7	57	6	20	24	869	2.699.239
1929	32	71.497	4	34	47	3	16	85	40	489	51	77	8	59	4	29	34	1.012	2.793.210
1930	36	87.709	5	38	77	2	18	92	37	481	53	74	13	92	8	31	27	1.084	2.889.472
1931	33	165.048	7	30	31	—	22	58	42	148	20	99	11	55	2	20	18	596	1.617.115
1932	8	47.441	7	18	14	2	23	15	44	100	8	30	3	18	—	12	5	3 7	726.591
1933	3	16.560	5	19	20	—	29	43	30	108	7	25	7	14	—	14	6	330	489.016

(1) Nei Porti Marittimi. — (2) Sui Laghi del Canadà. — (3) Sulle Coste. — (4) Sui Grandi Laghi. — (5) Rapporti non ricevuti. — (6) Non si hanno cifre complete per la Germania dal 1915 al 1920.

Oltre 50 anni...
... di specializzazione e di perfezionamento nel campo della lubrificazione.
TOURING OIL
è il risultato di assidui studi e severi collaudi. Qualità continuamente perfezionate seguono il perfezionamento dei motori.
TOURING OIL
garantisce i migliori risultati di rendimento, economia e sicurezza.
Richiedeteci "I Quaderni Foltzer" per le vostre auto
S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER • GENOVA
1
TOURING OIL

Delle 108 navi varate nei cantieri britannici lo scorso anno, soltanto 7 superarono le [illegible]50 tonn.; la più grande è la motonave a due eliche « Port Chalmers » di 8535 tonn. costruita nel Tyne. Il tonnellaggio delle navi munite di motore a scoppio è di 47.825 tonn., corrispondente al 36,4 per cento del tonnellaggio complessivo a vapore e a motore. Escludendo le navi aventi meno di 500 tonn. di stazza, la stazza media dei piroscafi varati nel 1933 nella Gran Bretagna e Irlanda è di [illegible]55 tonn.; quella delle motonavi, di 3731.

Il secondo posto è tenuto dal *Giappone* con 74.200 tonn. di fronte alle 54.422 del 1932, alle 83.721 del 1931, alle 151.272 del 1930. Il tonnellaggio a motore rappresenta l'87,9 per cento, compresevi 27 motonavi per 62.273 tonn. di stazza.

Al terzo posto è la *Svezia* con 60.860 tonn. di fronte alle 43.000 del 1932, alle 112.703 del 1931, alle 131.781 del 1930. Cinque unità sono motonavi cisterna. Si tenga presente che 11 navi furono varate per conto di armatori stranieri.

In *Germania* furono varate 43 unità per complessive 42.195 tonn., corrispondenti alla quota più bassa che si è avuta a registrare per questo Paese. La produzione del 1932 era di 80.799 tonn., quella del 1931 di 103.934, quella del 1930 di 245.557. Delle 43 unità costruite lo scorso anno, 39, per complessive 40.150 tonn., verranno dotate di motore a scoppio.

Un aumento relativamente considerevole nei confronti del 1932 ha segnato la produzione del l'*Olanda*, che ha raggiunto, nel 1933 le 35.889 tonn. di fronte alle 26.232 dell'anno precedente, il quale però segnava una notevolissima differenza nei confronti delle 120.296 tonnell. del 1931 e delle 153.072 del 1930. Anche nelle cifre del 1933 non è però compreso il tonnellaggio delle costruzioni destinate alla navigazione fluviale, che raggiunge spesso una cifra considerevole.

La *Francia* ha costruito nel 1933 un complesso di 34.073 tonn. di fronte a 89.310 del 1932, a 103.419 del 1931, a 100.917 del 1930. Come abbiamo visto più sopra, vi è compresa la più grande nave varata nel mondo nello scorso anno. Ad eccezione di questa, il tonnellaggio a motore è composto prevalentemente da unità di piccola stazza.

Come l'Olanda, anche la *Danimarca*, pur nella modesta entità della sua produzione, ha segnato nel 1933 un aumento nei confronti dell'anno precedente: 34.016 tonn. nel 1933 di fronte a 22.413 nel 1932. Nel 1931 però il tonnellaggio varato ammontava a 125.974 e nel 1930 a 137.230.

Anche la *Spagna* ha segnato un piccolo aumento con 18.044 tonn. di fronte alle 11.132 tonn. del 1932 (1931, 1930, rispettivamente: 48.117 tonn. e 25.213 tonn.).

Una fortissima diminuzione si è avuta a registrare negli *Stati Uniti d'America*, che nel 1933 hanno prodotto 10.771 tonn. di naviglio mercantile di fronte alle 143.559 tonn. del 1932, alle 202.227 tonn. del 1931, alle

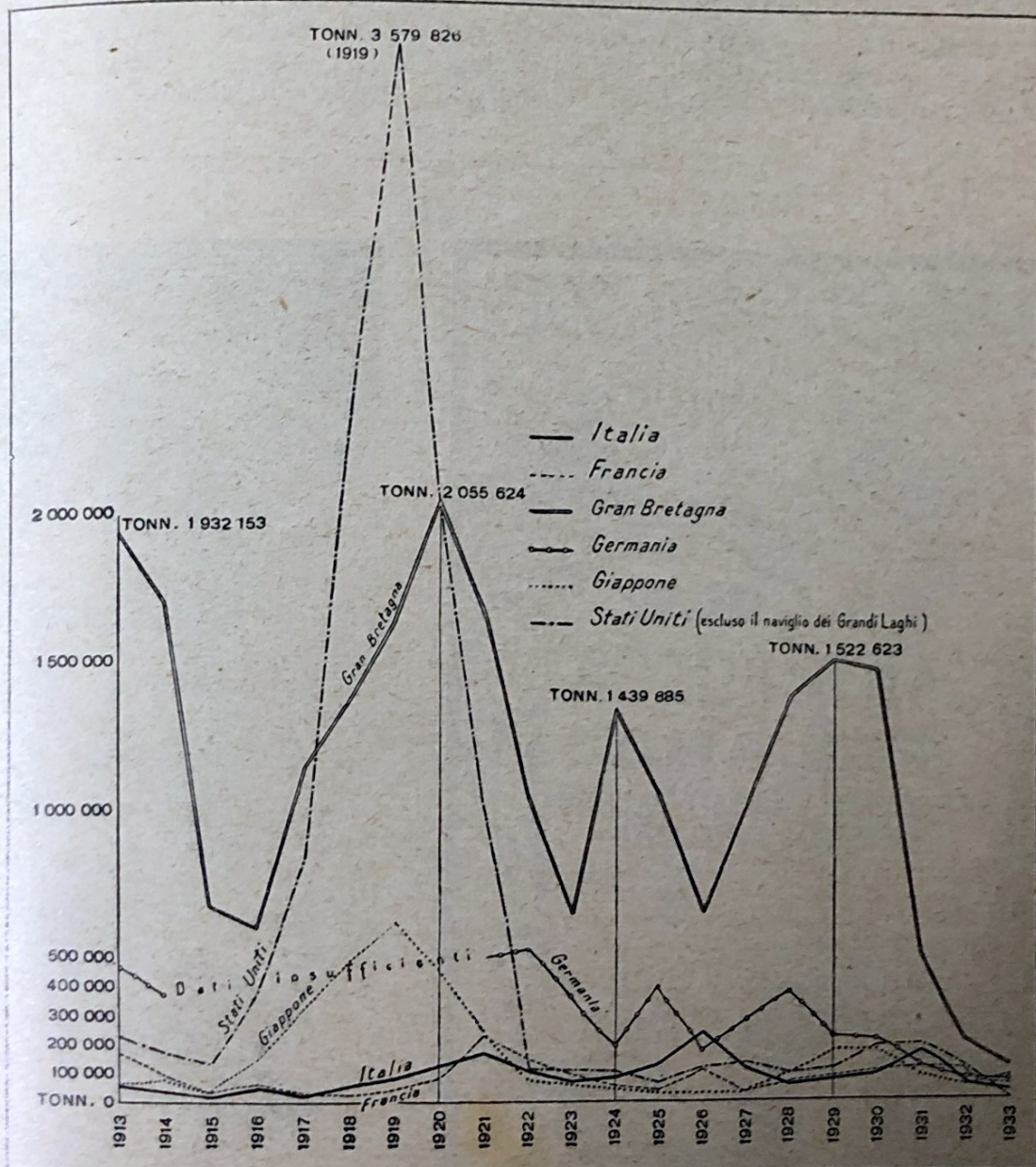



DIAGRAMMA DEL TONNELLAGGIO DI NAVIGLIO MERCANTILE NEI PRINCIPALI STATI DEL MONDO DAL 1913 AL 1933.

214.012 tonn. del 1930. La cifra dello scorso anno è la più bassa che il Lloyd's Register abbia mai dovuto segnalare per gli Stati Uniti d'America. Tutto il tonnellaggio varato è stato costruito sulla costa atlantica. Si tratta di due piroscafi di 2006 tonn., di tre motonavi di 1607 tonn. e di nove galleggianti senza forza motrice propria. Questi ultimi e due delle motonavi sono destinati al trasporto di olio alla rinfusa.

Abbiamo escluso da questa rassegna la produzione italiana di cui, come abbiam detto, si è ampiamente trattato nel nostro fascicolo di febbraio. Come fu giustamente rilevato allora, in mezzo alla crisi generale la nostra Marina Mercantile ha operato efficacemente per il miglioramento *qualitativo* del materiale. Abbiamo visto poi che la seconda nave del mondo in ordine di tonnellaggio, la « Marguerite Finaly », è stata varata in Italia. Ed è significativo e confortante che nel 1933, con la grande prova del « Rex », sia stato assicurato al nostro Paese il Nastro Azzurro. Ancora una volta la disciplina e l'audacia della nuova Italia han saputo vincere gli ostacoli della dura situazione economica che affligge il mondo.

***

All'inizio del 1933, erano in corso di costruzione in tutto il mondo navi per una stazza complessiva di 765.720 tonn. Da quel periodo si è verificata una leggera diminuzione, e alla fine del dicembre il tonnellaggio in costruzione nel mondo ammontava a 752.277 tonn., con una riduzione di 8443 tonn. in confronto al dicembre del 1932. Nella Gran Bretagna e Irlanda s'è registrato un aumento di 106.044 tonn., mentre la diminuzione fra gli altri Paesi è stata di 114.487 tonn..

Le Nazioni che alla fine del 1933 vantavano la più alta cifra di tonnellaggio in costruzione erano le seguenti: Gran Bretagna ed Irlanda con 331.541 tonn.; il Giappone con 106.760 tonn.; la Francia con 90.656 tonn.; la Svezia con 64.640 tonn.; l'Olanda con 40.540 tonn. e la Spagna con 37.724 tonn.

In vista delle cifre attuali del tonnellaggio in costruzione, prendendo in considerazione il fatto che il quantitativo del tonnellaggio messo sugli scali durante il 1933, secondo i Bollettini Trimestrali del Lloyd's Register, ha superato di 28.000 tonn. il tonnellaggio varato durante l'anno, la situazione dell'industria delle costruzioni navali in tutto il mondo dà qualche indizio di un leggero miglioramento.

e. s.

Una motonave italiana a propulsione Diesel-elettrica.

Si tratta, scrive *L'energia termica*, del « ferry-boat » *Scilla*, che fa servizio nello Stretto di Messina, e che presenta le seguenti

caratteristiche: lunghezza m. 110,65, larghezza m. 17,20, immersione a pieno carico m. 3,80, stazza 2800 tonnellate. Data la brevità del percorso (8 km.) e la necessità di frequenti fermate, si è scelto appunto il sistema di propulsione Diesel-elettrico per assicurare una immediata messa in marcia dei motori senza un inutile consumo di combustibile (quale si avrebbe invece avuto con una motrice a vapore) ed una manovra rapida, dolce e facile, quale è concessa dai motori elettrici. La forza motrice viene qui fornita da due motori Diesel-Fiat a due tempi, ad 8 cilindri, con iniezione ad aria compressa, della potenza di 2000 cavalli effettivi ciascuno alla velocità di rotazione di 360 giri al minuto. Ogni motore aziona una dinamo Marelli da 120 KW, che fornisce la corrente necessaria per i motori elettrici di propulsione. Il terzo gruppo Diesel-dinamo, della stessa potenzialità, è destinato invece a produrre l'energia elettrica necessaria per i vari servizi di bordo e per l'illuminazione.

Un'utile pubblicazione per i naviganti: le tavole dei semisenoversi.

Un nostro Consocio, il Comandante Stefano Chiesa ha voluto pubblicare per puro amore scientifico le «tavole dei semisenoversi» a cinque decimali per trovare con rapidità e sicurezza gli elementi determinativi della *retta d'altezza* (Tipografia Società It. Arti Grafiche, Genova-Sestri) e ciò allo scopo di dare, sia agli Ufficiali della Marina italiana sia agli allievi degli Istituti Nautici, un mezzo rapido ed economico per avere l'elemento più importante della *retta d'altezza*.

Per ciò che riguarda il calcolo dell'*Azimut*, l'autore tabellando la formula logaritmica relativa, riesce non solamente a semplificarlo ed a renderlo pratico, bensì entra in piena armonia con i tempi, spingendo, il calcolo medesimo, fino a permettere d'ottenere l'*Azimut* qualunque sia la latitudine dell'osservatore e la declinazione dell'astro. Cioè colma una lacuna, in quanto con la frequenza delle nuove vie marittime del Nord, battute da aeromobili e dai piroscafi che trafficano specie col nuovo porto canadese di Churchill nel Hudson Bay, si rendeva necessaria una pubblicazione che desse tali dati, mancanti in altre pur autorevolissime pubblicazioni, dove non si oltrepassa il 60º parallelo. Infine, l'intelligente disposizione delle varie tavole, la nitidezza e la bella presentazione tipografica, non han mancato di contribuire al successo del libro che mentre premia l'Autore, onora la Marineria d'Italia.

Le richieste delle «Tavole» dovranno essere direttamente indirizzate all'autore, in Genova, Via G. D'Albertis, 11/8.

AUTOMOBILISMO

Tendenze e novità tecniche al VII Salone Automobilistico di Milano.

Anche quest'anno il Salone di Milano è riuscito una documentazione completa della produzione automobilistica nazionale.

Quest'ultima era rappresentata dalle seguenti Case: Alfa Romeo; Ansaldo-C.E.V.A.; Bianchi; Fiat; Isotta Fraschini; Itala; Lancia; O.M.

Nel campo delle vetture da turismo e da sport non si sono osservate grandi novità tecniche; le tendenze costruttive appaiono sempre orientate verso un gran predominio delle macchine utilitarie di piccola cilindrata. Si osserva peraltro, nei più noti tipi di vetture, un continuo e progressivo aumento della cilindrata. Così, ad esempio, l'Alfa Romeo 6 C. è passata dai 1700 cmc. iniziali ai 1900 e, quest'anno, ai 2300 cmc.; la S-5 della Bianchi è passata da 1300 a 1500 cmc.; ai tipi Ardita da 1750 e 2000 cmc. dello scorso anno, la Fiat ha ora aggiunto il nuovo modello da 2500 cmc., a 6 cilindri. Poichè a questo aumento di cilindrata si accompagna anche un aumento nella compressione e nella velocità di regime del motore, ne deriva per quest'ultimo un considerevole aumento di potenza. Quanto al numero dei cilindri si osserva che le vetturette erano quasi tutte con motori a 4 cilindri, mentre nelle vetture di tipo medio predominavano il motore a 6 cilindri; quello ad 8 cilindri nelle vetture di maggior potenza.

Per chi si interessa di statistica si può ricordare che sui 30 modelli italiani esposti al Salone ve ne erano 13 con motore a 4 cilindri, 8 con motore a 6 cilindri e 9 con motore a 8 cilindri (di questi, 7 erano con cilindri in linea, e 2 con cilindri a V).

Notevole era l'assoluto predominio dei motori con valvole in testa: ben 22, contro 7 con valvole laterali e 1 con valvole contrapposte. L'accensione era quasi esclusivamente a spinterogeno; per l'alimentazione era generalmente adottata la pompa meccanica od elettrica. Largamente diffuso era il carburatore invertito, e così pure l'adozione della ruota libera e del cambio silenzioso e sincronizzato. Quasi tutte le vetture avevano il cambio a 4 velocità e anche della «Balilla» era esposto un tipo normale a 4 velocità, che sarà d'ora innanzi quello esclusivamente costruito in serie dalla nostra massima Casa automobilistica.

Nelle frizioni si notava il predominio di quelle del tipo a monodisco a secco e le trasmissioni erano in maggioranza a snodi con uno o due giunti cardanici, oppure con giunti elastici.

Quanto ai freni, se alcune Case presentavano modelli muniti di freni idraulici, altre adottavano ancora i servo-freni, oppure i freni meccanici. In tutti i tipi esposti era poi evidente la cura per rendere più rigidi e indeformabili gli *châssis*.

Elegantissime e accuratamente finite erano le carrozzerie, circa le quali si può osservare che l'industria italiana, pur seguendo i concetti razionali dell'aerodinamica, ha presentato carrozzerie che sono ben lontane dagli eccessi antiestetici di alcune case estere e che si traducevano anche in una minore comodità della vettura.

Quanto alla differenziazione dei vari tipi di vettura a seconda della loro destinazione si può osservare che, lasciando ormai alle sole Case specializzate la costruzione delle vetture da corsa, le altre Case si sono preoccupate di fornire alla clientela, accanto ai tipi normali utilitari e da turismo, dei tipi da sport derivati dai primi e caratterizzati da una maggior potenza e una maggior velocità.

E' questo ad esempio il caso della «Balilla» sport a valvole in testa il cui motore sviluppa 36 cavalli, imprimendo alla vettura una velocità di oltre 115 km. all'ora; dell'Ardita sport; dell'Alfa Romeo 75 V tipo sport; della Bianchi sport ad 8 cilindri, ecc.

Anche più interessante è stato quest'anno il Salone nel reparto autoveicoli industriali. Una novità tecnica era costituita dall'autocarro da montagna O. M. (caratterizzato dall'avere le 4 ruote tutte motrici e direttrici, raffreddamento ad aria e un raggio minimo di sterzo), veicolo capace di superare in prima velocità pendenze del 45 %.

Molta attenzione ha destato l'autotreno del freddo composto da un autocarro Fiat 656 R N e da un rimorchio. Grande interesse presentavano poi due autotreni, uno della Fiat e uno dell'Alfa Romeo costituiti da due veicoli, quello motore e quello trainato, intercomunicanti per mezzo di un passaggio a soffietto. Nel tipo più grande l'autotreno ha una lunghezza di 22 metri e una capienza di 78 posti a sedere; la velocità raggiungibile è di 65 km. all'ora. In entrambi i tipi l'attacco del rimorchio è fatto in modo da consentire la retromarcia e la direzione è a volta corretta. Nel campo dei tipi nuovi, va notato l'autocarro Bianchi ad olio pesante tipo Diesel-Mediolanum, con motore a 4 cilindri della potenza di 55 HP; l'Alfa Romeo presentava un nuovo tipo Diesel a 6 cilindri, della potenza di 110 HP. Notevoli i miglioramenti apportati ai freni: di questi ultimi sono stati presentati dei tipi continui ad aria compressa, muniti di ingegnosi dispositivi automatici che ne assicurano l'efficienza in ogni caso.

E' apparso infine un primo esemplare di «servo-sterzo» per autocarri, dispositivo che ha una finalità analoga a quella del ben noto servo-freno e che funziona ad aria compressa. In tal modo la guida anche dei più mastodontici autocarri riesce leggerissima e poco faticosa.

Molto ricca e interessante è stata anche l'esposizione dei *motori da imbarcazione* e degli *scafi*. L'industria italiana ha indubbiamente migliorato la efficienza e la accuratezza della

sua produzione. Sono apparsi alcuni nuovi modelli per fuoribordo e entrobordo e si è notata una interessante tendenza verso la costruzione dei motori Diesel marini leggeri, adatti anche per i piccoli scafi veloci. Largamente applicata è stata la trasmissione così detta «entro-fuoribordo» applicabile a poppa alle imbarcazioni e che ha il vantaggio di permettere la navigazione in acque basse ed il diretto approdo sulla riva, senza bisogno di alare lo scafo con la solita invasatura e relativi rulli. Inoltre sui piccoli scafi l'applicazione di questo sistema consente di collocare il motore a poppa, permettendo una migliore e più completa utilizzazione dello spazio riservato ai passeggeri. Nel campo dei fuoribordo, notevole il tipo «Motor-nafta» De Giorgi, che possiede due carburatori e funziona a nafta, previo riscaldamento della miscela carburata, effettuata dai gas di scarico. Nei motori entrobordo Carraro si notavano due tipi a ciclo Diesel da 25-30 HP e da 50-60 HP, il cui avviamento si compie mediante un avviatore ad inerzia comandato a mano, oltre che mediante il solito avviamento elettrico. Notevoli anche, della stessa Casa, i due gruppi marini a quattro ed a otto cilindri, del tipo a scoppio e della potenza rispettiva di 25-35 e 45-55 HP.

Una interessante novità tecnica era costituita dal motore U.T.I.T.A.: il primo Diesel a due tempi, a pistoni contrapposti, che viene costruito in Italia per imbarcazioni. Detto motore è a due cilindri verticali in linea, costruito in lega cupro-alluminosa inattaccabile dall'acqua marina. Il gruppo pesa 395 chilogrammi e sviluppa 47,5 HP alla velocità di regime di 1350 giri al minuto. Nella categoria fuoribordo le note Case Johnson, De Giorgi, Elto, Laros, ecc., esponevano tutta una ricchissima serie di motori da piccolo turismo, da sport e da corsa, motori notevoli per gli importanti perfezionamenti costruttivi, per l'elevato numero di giri e per l'elevatissimo rendimento specifico. Alcuni di essi sono anche dotati di dispositivi per inversione di marcia, oltre che di avviamento elettrico.

Ritornando alla categoria degli entrobordo si notavano tre nuovi tipi di motori a scoppio della Società motori Lario, rispettivamente con due, quattro, sei cilindri verticali in linea. Particolarmente interessanti fra questi i due tipi a quattro e sei cilindri, nei quali i cilindri sono opposti e disposti orizzontalmente, e ciò, oltre che per ragioni funzionali, anche per aumentare la stabilità dell'imbarcazione abbassandone il centro di gravità.

Grande attenzione hanno destato i motori Diesel-Sterling: motori a due tempi ed a pistoni opposti, che sono senza albero a gomiti e nei quali gli impulsi motori dei pistoni vengono trasmessi direttamente, attraverso ad un pattino di particolare costruzione, ad un

inclinato calettato sull'albero di tra-
one, trasformando così il movimento ret-
dei pistoni in movimento rotatorio di
ultimo.

n passo molto utile e interessante verso
toscafo accessibile alla grande massa
appassionati è stato compiuto dalla Se-
Grandi Motori della Fiat, che ha pre-
ato «la Balilla del mare»: uno scafo da
mo di m. 5,50, azionato dal motore M 908,
è lo stesso motore della vettura Balilla,
lificato con la adozione dell'inversione di
cia e della frizione ad uso marino. Tale
tore sviluppa 20 HP a 2800 giri ed aziona
ettamente l'elica. Lo scafo è capace di sei
rsone, ha la guida a poppa e raggiunge la
locità di 34 km. all'ora con quattro per-
ne a bordo.

Per le categorie di appassionati dotate di
aggiori disponibilità finanziarie, il Salone
ffriva elegantissimi tipi di motoscafi da di-
orto: notevoli fra gli altri quelli dei can-
tieri Baglietto, dei quali uno, munito di due
motori da 165 HP ciascuno e capace di 8
posti, raggiunge la velocità di 65 chilometri
all'ora.

Prove di funzionamento di autobus a gassogeno.

Il giorno 11 aprile scorso sono state eseguite, a cura della Sezione Combustibili del R. Politecnico di Milano, prove di funzionamento e di consumo sopra un autobus a gassogeno, messo cortesemente a disposizione dalla Società Imbert Gas-Generatoren di Aarau (Svizzera), accompagnato da due tecnici della Casa. L'autobus preso in esame, ha una capacità di 30 posti a sedere e 10 in piedi; il telaio ed il motore sono della Casa Magirus di Ulma (Germania); quest'ultimo a 6 cilindri da 105×150 mm., a valvole laterali, sviluppa al freno la potenza di 110 CV alla velocità di regime di 2000 giri; la cilindrata totale è di litri 7,7 ed il rapporto di compressione di 1 : 7,8; ogni cilindro porta una doppia candela di accensione.

Il gassogeno, del tipo Imbert a legna è alto m. 2,10 ed ha un diametro esterno di m. 0,60; i depuratori, in numero di 5, sono sistemati nella parte posteriore del telaio. Il peso totale del gassogeno, vuoto, compresi i depuratori, è di 350 kg.; la tramoggia del gassogeno ha una capacità di 100 kg. di legna. L'autobus, della portata utile di kg. 2730, pesava a vuoto, in ordine di marcia, kg. 6300.

Alle prove, che furono dirette dal Prof. Padovani, Vice-Direttore della Sezione Combustibili suddetta, presero parte il Presidente della «Fédération Internationale des Transports Commerciaux par Automobiles» e un ingegnere, entrambi Delegati del Consiglio Austriaco dell'Economia, il Console Generale d'Austria a Milano ed alcuni rappresentanti di Aziende di trasporti automobili-

stici. Il Touring Club Italiano, promotore dell'esperimento, era rappresentato dal suo Consulente Tecnico Ing. Serafino De Capitani, che rappresentava pure la Commissione Combustibili del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Le prove si svolsero lungo l'itinerario: Milano-Como-Bellagio-Civenna-Magreglio-Asso-Erba-Milano ed i risultati furono del tutto soddisfacenti per la regolarità della marcia del veicolo e per il suo comportamento anche nella seconda parte del percorso, ricca, come è noto, di lunghe e ripide salite.

Il consumo del combustibile (nel caso specifico: legna di faggio a secchezza mercantile) fu di circa 1 kg. per chilometro di percorso.

L'autobus fu pure esaminato, qualche giorno appresso, da S. E. Acerbo, che assistette a riuscite prove di funzionamento, manifestando la sua soddisfazione per il buon esito delle prove stesse.

Concorso per apparecchi di segnalazione acustica.

Il Ministero delle Comunicazioni, in applicazione dell'art. 110 del R. Decreto 8 dicembre 1933, N. 1740, allo scopo di stabilire i tipi di apparecchi per la segnalazione acustica degli autoveicoli, ha indetto un concorso per apparecchi di segnalazione acustica.

Nel regolamento annesso al relativo decreto ministeriale sono elencati diversi 5 tipi di apparecchi da usarsi distintamente secondo la specie dell'autoveicolo e a secondo che l'uso avvenga nell'interno o all'esterno degli abitati:

A) per autovetture per uso privato, per l'interno dei centri abitati;

B) per autovetture per uso privato, per l'esterno dei centri abitati;

C) autobus di linee urbane, per l'interno dei centri abitati;

D) per autobus di linee extraurbane, per l'esterno dei centri abitati;

E) autocarri attrezzi dei pompieri, per i servizi urgenti di soccorso.

Seguono quindi le caratteristiche che ciascuno di detti dispositivi di segnalazione deve possedere.

Gli apparecchi della categoria *A* debbono essere capaci di produrre una segnalazione consistente in un suono, corrispondente ad una nota musicale, o ad un gruppo di note musicali, avente un timbro gradevole, praticamente privo di elementi acustici di carattere non periodico o rapidamente smorzato (rumori, fischi, impulsi acustici, ecc.), e di

ed intensità soggette a variare il meno le sia col tempo, sia col modo in cui usato l'apparecchio. Il periodo di avvia- e quello finale delle segnalazioni deb- essere quanto più brevi è possibile, in da consentire il raggiungimento pratico condizioni di regime anche con segnala- della durata complessiva di circa un di secondo. La frequenza fondamentale suono durante la segnalazione comunque otta, deve rimanere inalterata e non deve rare notevolmente quella del do_2 (259 vi- ioni complete al minuto secondo). La sità del suono, raggiunto il periodo di me, deve rimanere praticamente inalte- durante la segnalazione comunque pro- a, e deve essere tale che la segnalazione sa, supposta la durata non inferiore ad un zo di secondo, venga avvertita a una di- anza di circa 200 metri, ma non a distanze ttamente superiori, nelle seguenti condizioni nvenzionali di prova: all'aperto, su di un rreno pianeggiante senza alberi o scarsa- ente alberato, con aria calma (o con vento i velocità non superiore a metri 1,50 per se- ondo), in assenza di perturbazioni sonore stranee anormali, e trovandosi l'ascoltatore anteriormente al veicolo, sul prolungamento dell'asse longitudinale di questo, e senza ostacoli apprezzabili che si frappongano fra l'ascoltatore e la sorgente sonora.

E' desiderabile che il dispositivo di comando dell'apparecchio di segnalazione sia costruito in modo da rendere possibili, in via normale, soltanto segnali di breve durata (circa un terzo di secondo) indipendentemente dall'operatore, pur consentendo a quest'ultimo, in caso di necessità, la produzione di segnalazioni lunghe e ripetute a piacere, mediante una manovra supplementare facile, semplice e rapida.

Gli apparecchi della categoria *B* debbono possedere tutti i requisiti elencati per la categoria *A*, con le varianti che seguono:

a) la frequenza fondamentale del suono può giungere fiuo a quella del do_3 (517 vibrazioni complete per 1'');

b) la intensità del suono deve essere tale che la segnalazione nelle stesse condizioni di prova sopra specificate, possa venire ancora avvertita a distanza non minore di 700 metri, ma non a distanze nettamente superiori.

Gli apparecchi della categoria *C* debbono produrre una segnalazione sufficientemente imperativa, di timbro gradevole, analogo a quello di una campana, o costituita da una successione, molto ravvicinata, di brevissimi suoni uguali, come ad esempio quelli ottenibili

con la suoneria elettrica (o con un qualsiasi altro adatto mezzo, meccanico od elettrico, di comando del battaglio di una campana).

La frequenza fondamentale di ciascun suono componente deve essere prossima al do_2 (259 vibrazioni complete per secondo); la intensità deve essere tale che la segnalazione venga avvertita alla stessa distanza e nelle stesse condizioni specificate per la categoria *A*.

Gli apparecchi della categoria *D* debbono produrre un suono continuo di timbro gradevole, simile a quello del corno, ed essere del tipo della tromba ad aria compressa. La frequenza fondamentale del suono deve rimanere inalterata durante la segnalazione, comunque prodotta, e non deve superare notevolmente quella del do_3 (517 vibrazioni complete per secondo). La intensità del suono, raggiunto prontamente il periodo di regime deve rimanere sensibilmente inalterata durante la segnalazione, comunque prodotta, la quale deve essere avvertita a distanza non minore di 700 metri, nelle condizioni di prova precisate per la categoria *A*.

Gli apparecchi della categoria *E* debbono essere del tipo della sirena, capaci di produrre a lungo una segnalazione costituita da un suono di altezza ritmicamente e rapidamente variabile intorno al do_3 (517 vibrazioni complete per secondo), in guisa che la segnalazione stessa si distingua nettamente da ogni altra. La intensità del suono deve essere tale che la segnalazione possa venire avvertita, sempre nelle condizioni di prova precisate per la categoria *A* ad almeno 1000 metri di distanza.

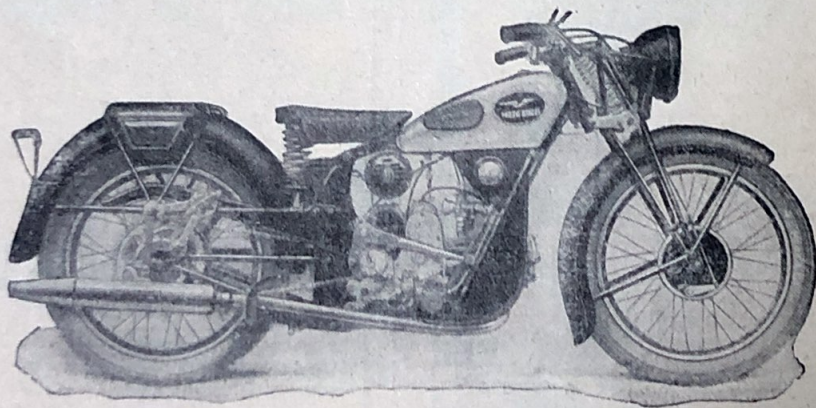
Le iscrizioni al concorso si chiuderanno il 31 agosto 1934. Ogni domanda per ciascun apparecchio deve essere accompagnata da un vaglia di L. 200 per tassa d'iscrizione e dall'indicazione del prezzo in commercio dell'apparecchio.

Sarà titolo di speciale preferenza per gli apparecchi della categoria *A* la possibilità di produrre anche le segnalazioni di cui alla categoria *B* e viceversa, cioè, la possibilità di produrre le due segnalazioni con un unico apparecchio; in via subordinata, a titolo di preferenza almeno la possibilità di produrre l'una o l'altra segnalazione con un unico comando.

Fra i vincitori saranno assegnati premi per un ammontare complessivo di L. 25.000.

Tassa d'entrata di auto e moto in Iugoslavia.

All'entrata in Iugoslavia di automobili e motociclette sotto copertura di un documento doganale internazionale, viene percepita alla frontiera, una tassa (detta «sitnicka priznanica»), che si eleva a 20 dinari circa.

Per le biciclette verrà prelevata una tassa uniforme per tutte le frontiere, di Dinari 7,50, per diritto d'entrata e di piombatura.

Per la « contabilità » automobilistica.

ato recentemente pubblicato in nuova e, per il 1934, il cosidetto « *Ruolino di* » della Vacuum Oil Co. di Genova. nuova edizione risulta notevolmente rata nei confronti della precedente, perchè meglio risponde dal lato pratico na chiara registrazione delle varie « voci » esa del bilancio automobilistico. L'opu- non ha grandi pretese, ed appare in modesta, ma è senza dubbio utile e — attutto — non costa nulla: basta richie- do alla Casa editrice indicando la marca e modello dell'automobile posseduta, poichè i « ruolino » reca un completo schema di ificazione, naturalmente diverso per ogni po di auto.

L'automobile non è un mezzo di caccia.

Agli automobilisti che viaggiano di notte capita di frequente di veder correre innanzi alle ruote della propria macchina, nella scia dei fari, una lepre. Essi sono subito tentati dalla voglia di dare la caccia alla lepre inseguendola *arrotandola*, facendo una preda di cui si arricchisce poi la mensa domestica o un convivio fra amici. Chi percorre per esempio di notte in automobile i viali del Parco di Monza o il percorso dell'Autodromo può fare facili prede di lepri e di conigli selvatici.

La cosa è stata portata qualche volta innanzi al Giudice, perchè le associazioni provinciali dei cacciatori hanno voluto vedere in questo fatto una contravvenzione alle leggi venatorie, come esercizio abusivo di caccia senza licenza e spesso in tempo di divieto di caccia. E qualche magistrato, aderendo a questa tesi, ha non solo condannato il contravventore, ma ha perfino ordinato il sequestro... dell'arma usata per la caccia abusiva, cioè l'automobile. E allora la cena domestica o con gli amici è venuta a costare molto cara.

In seguito a una sentenza di condanna emessa nel senso suddetto dal Pretore di Sesana (Trieste) (ammenda di L. 2100 e confisca dell'automobile), il condannato ricorse in Cassazione e questa ha di recente esaminato la questione e su conforme parere del Procuratore Generale ha annullato senza rinvio la sentenza del Pretore di Sesana.

Revisione degli autocarri e dei rimorchi.

L' art. 78 del Testo Unico 8 dicembre 1933, N. 1740, dispone che gli autocarri ed i treni automobile debbano essere sottoposti ogni anno a visita di revisione presso i Circoli Ferroviari d'Ispezione allo scopo di accertare che sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione.

Nelle disposizioni transitorie dello stesso Testo Unico (art. 132) è stabilito poi che entro

6 mesi dall'entrata in vigore del decreto (14 gennaio 1934) debba effettuarsi la prima visita di revisione.

Il Ministero ha già diramato ai Circoli Ferroviari le istruzioni del caso per quest'anno predisponendo le operazioni di revisione in modo che esse possano effettuarsi nei capoluoghi di provincia ed in molti altri centri opportunamente scelti per evitare ai possessori delle dette categorie di autoveicoli il dispendio ed il disagio derivanti da un maggiore spostamento.

Sarà inviato a ciascun proprietario di autocarri o di rimorchi un invito personale per la revisione, con l'indicazione della località, del giorno e dell'ora in cui essa avrà luogo.

Non saranno ammesse revisioni fatte in luoghi ed in ore diverse da quelle indicate nell'invito; in caso di inosservanza dell'invito ricevuto i proprietari degli autocarri e dei rimorchi perdono il turno e non saranno chiamati se non dopo ultimate tutte le revisioni della provincia.

Gl'interessati devono presentare all'atto della visita una dichiarazione in carta libera, contenente il numero di targa dell'autoveicolo, il suo tipo, il numero del telaio e quello del motore; le dichiarazioni devono essere chiaramente firmate dal proprietario.

La revisione riguarderà particolarmente gli organi di sterzo e di frenatura, le dimensioni e lo stato delle gomme, il funzionamento del silenziatore, della tromba, dei fari, dei fanali e dei fanalini, ecc.

Ai veicoli che avranno subìto la visita con esito favorevole verrà assegnato un contrassegno che dev'essere applicato sull'autoveicolo, in posizione ben visibile; sulla licenza di circolazione verrà registrata l'avvenuta revisione.

Nel caso in cui all'autocarro o al rimorchio siano state apportate modificazioni tali da cambiarne le caratteristiche (carrozzeria, motore, riduzione di potenza, ecc.) dev'essere richiesto preventivamente con regolare domanda in carta da bollo l'aggiornamento della licenza a norma dell'art. 80 del citato Testo Unico.

L'aggiornamento della licenza per modificazioni apportate dal veicolo assorbe anche la revisione.

Dalla prima revisione annuale sono esclusi gli autoveicoli che sono stati collaudati ed immatricolati entro il corrente anno.

Abolizione del duplicato dei dischi contrassegno. Certificati relativi all'effettuato pagamento delle tasse di circolazione.

Con Decreto Reale del 1° marzo 1934-XII, N. 338, che approva il regolamento per l'esecuzione del R. Decreto-legge 26 settembre 1933, N. 1237, sono state portate alcune disposizioni innovative nei riguardi dei duplicati dei dischi-contrassegno.

tenore delle nuove norme non è più ammesso il rilascio dei duplicati dei dischi, ed il decreto dispone invece che « nel caso il disco-contrassegno siasi accidentalmente deteriorato o comunque sia venuto a mancare per causa giustificata, il contribuente deve presentare alla competente Intendenza di Finanza motivata istanza in carta bollata, sottoscritta personalmente dal possessore del veicolo, insieme alla licenza di circolazione, al fine di ottenere un certificato attestante l'avvenuto pagamento delle tasse e relativa consegna del disco.

« L'Intendenza di Finanza, esperite opportune indagini e riconosciuta la legittimità della richiesta, redige il detto certificato su carta bollata da lire 15, corrispondente al diritto fisso di cui l'art. 13 del R. Decreto 30 dicembre 1923, N. 3283.

« L'Intendenza trasmette il detto certificato al competente Ufficio esattore del R.A.C.I., il quale ne annota gli estremi a tergo dell'originale matrice della bolletta di pagamento e lo consegna all'interessato.

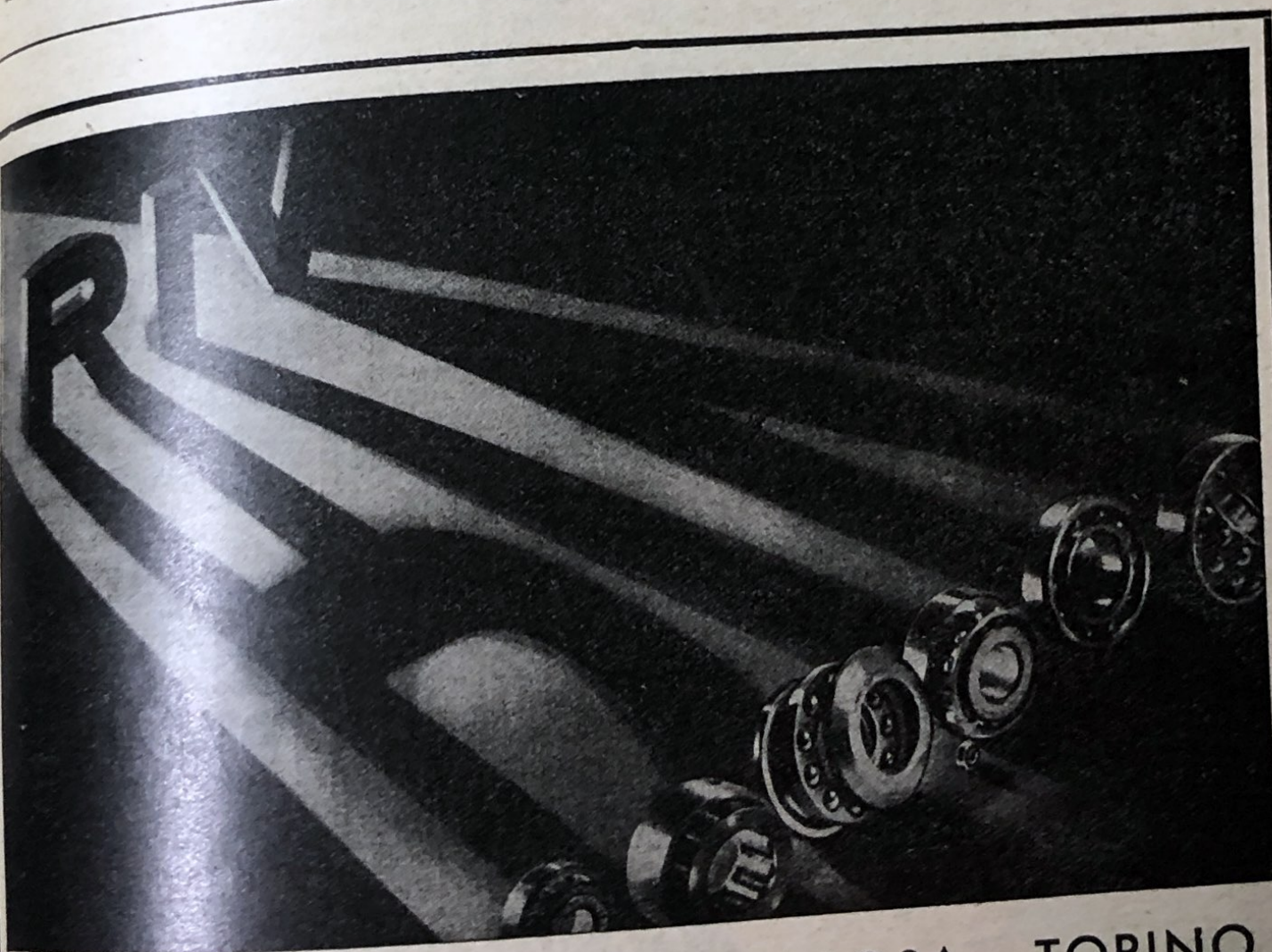
« Il suddetto certificato sostituisce ad ogni effetto il disco-contrassegno ».

Una nuova legge di circolazione stradale in Inghilterra?

Tre anni or sono, in Inghilterra, è stata adottata una legge sulla circolazione stradale, di cui una delle innovazioni principali consisteva nella soppressione del « maximum » di velocità consentita. Detto massimo era allora di 32 km. orari; ma non veniva rispettato perchè si rivelava, a seconda dei luoghi, o troppo basso o troppo elevato.

Ora gli accidenti hanno continuato ad aumentare (7202 persone uccise e 216.328 ferite nel 1932).

Il Governo propone pertanto un progetto che ristabilisce il massimo di velocità: esso sarebbe di 48 km. nelle strade « a illuminazione pubblica », ossia in quelle che testimoniano di una certa densità di popolazione e di circolazione.

Ma il Governo inglese non vede il pericolo soltanto nell'eccesso di velocità, ed esprime le sue preoccupazioni con altre innovazioni contenute nel progetto. Anzitutto, come informa la *Revue Automobile*, con l'istituzione dell'esame — sia pure ridotto alla più semplice espressione — e del permesso di condurre; inoltre, con la facoltà alle autorità locali di rendere obbligatori gli « attraversamenti » delle vie per i pedoni ed a colpire con pene severe chi non si attenga alle disposizioni (prova questa, che anche il pubblico è ritenuto avere una sua parte di colpa negli accidenti stradali). Nel progetto risultano notevolmente afforzate anche le disposizioni relative alla responsabilità civile obbligatoria.

FERROVIE

Le innovazioni nelle facilitazioni della stagione estivo-autunnale.

Molti domandano quali sono le innovazioni introdotte quest'anno nelle facilitazioni ferroviarie della stagione estivo-autunnale.

Diremo subito che le principali innovazioni stanno nell'aver uniformato ancor più che nel passato le condizioni d'uso dei biglietti e nell'aver stabilito un unico periodo di durata delle facilitazioni.

Lo scorso anno avevamo:

a) facilitazione per i viaggi di andata e ritorno delle famiglie: alle stazioni termali, dal 16 maggio al 31 ottobre; alle stazioni balneari, dal 16 maggio al 15 ottobre;

b) facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno individuali dall'interno del Regno per il Trentino e l'Alto Adige, dal 16 maggio al 31 ottobre;

c) facilitazioni per viaggi di andata-ritorno individuali dei provenienti dai transiti nord-orientali diretti ad alcune stazioni balneari dell'Adriatico, dal 1° maggio al 31 ottobre;

d) facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno individuali per gli stranieri diretti ad alcune stazioni termali, dal 16 maggio al 31 ottobre.

Per i viaggi di cui ai punti *a*) *b*) *c*) era stabilito l'obbligo di un minimo di permanenza nella località di destino di almeno sei giorni, per i viaggi di cui al punto *d*) l'obbligo della permanenza minima era di dieci giorni.

Quest'anno rimangono le:

a) *facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno delle famiglie alle stazioni termali e balneari* con riduzione progressiva calcolata come appresso: la prima persona è calcolata con la tariffa intera, la seconda con la riduzione del 25 %, la terza persona e seguenti con la riduzione del 50 %;

b) *facilitazioni per i viaggi di andata-ritorno individuali per il Trentino, e per l'Alto Adige* con la riduzione del 50 %.

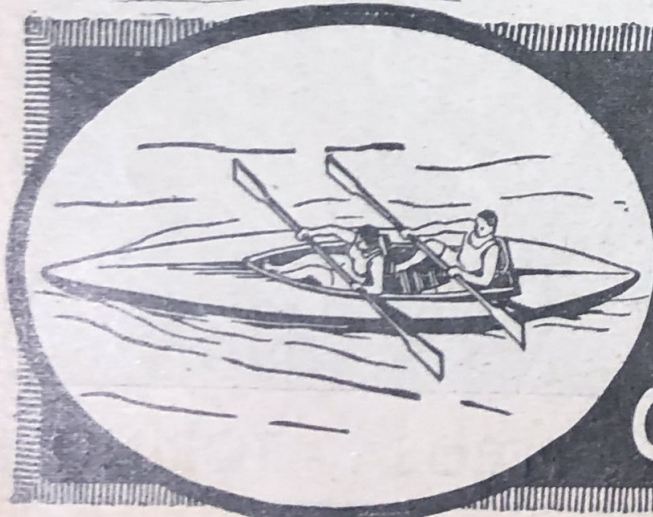
Quest'anno *non* rimangono le facilitazioni particolari a favore specialmente degli stranieri sopra indicate ai punti *c*) e *d*): in compenso però esse vengono assorbite dalle facilitazioni di carattere generale attualmente in vigore per gli stranieri (riduzione del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per i viaggi in comitiva di almeno 25 persone). Aggiungiamo che le facilitazioni per gli stranieri vengono estese anche a favore degli Italiani residenti all'estero e nelle colonie Italiane.

I biglietti relativi alle facilitazioni per stranieri si rilasciano dalle agenzie all'estero o dalle nostre stazioni di confine.

Per tutte le facilitazioni della stagione estivo-autunnale il periodo di applicazione è unico: dal 15 maggio al 31 ottobre. Unico è stato stabilito il minimo di permanenza obbligatorio per potere effettuare il viaggio di ritorno: sei giorni. Unica è la validità complessiva assegnata ai biglietti: 60 giorni.

Quindi anche i biglietti di andata e ritorno per stranieri, che hanno finora avuto la validità di 30 giorni, a datare dal 15 maggio avranno la validità di 60 giorni. In questo modo gli stranieri potranno beneficiare della riduzione e della lunga validità di questi biglietti per recarsi in qualsiasi località climatica italiana. Aggiungiamo che, mentre per il passato vigeva il divieto di applicare le facilitazioni e riduzioni per gli stranieri quando nella località di destino del biglietto vigesse per caso una riduzione di carattere particolare in occasione di determinate manifestazioni, ora con disposizione veramente provvidenziale e giusta, tale divieto è stato eliminato. Era difatti assolutamente illogico che, per esempio, una comitiva di 25 stranieri non potesse fruire della riduzione del 70 % per recarsi alla località X unicamente perchè in quella località vigeva una riduzione particolare del 50 %.

In altri termini le facilitazioni ferroviarie per gli stranieri che si recano in Italia (50 % per i viaggi individuali e 70 % per i viaggi in comitive di 25 persone) verranno d'ora innanzi applicate senza tenere alcun conto delle eventuali facilitazioni in vigore per questa o quella località e pertanto *senza alcun obbligo di riscossione di bollino*. Tengasi per altro pre-

e che queste facilitazioni per stranieri impongono l'obbligo di una permanenza di sei ni in Italia dalla data di entrata nel Regno llante dal passaporto, mentre le facilitazioni eccezionali in vigore eventualmente per determinata località non impongono l'osservanza di un minimo di soggiorno. Sarà eresse dello straniero che vuol recarsi in lia di scegliere a seconda delle sue esigenze fra le facilitazioni di carattere generale per anieri che stabiliscono obbligo di soggiorno fra le altre di carattere eccezionale che non biliscono alcun obbligo simile.

Una ulteriore innovazione, sempre per i aggi di stranieri in Italia, è stata introdotta er le *comitive*. Queste potranno seguire un nerario che non corrisponda precisamente d un viaggio di andata-ritorno, per esempio itinerario circolare, ed inoltre potranno chiedere che il minimo di soggiorno sia completato anche con le fermate nel viaggio di ritorno. Per esempio una comitiva proveniente da Chiasso e diretta a Siena potrà soddisfare l'obbligo del soggiorno, trattenendosi due giorni a Siena, e poi nel ritorno tre a Firenze e uno a Milano. Per fruire di questa ultima facilitazione occorre chiederne autorizzazione alle Sezioni Commerciali delle Ferrovie dello Stato, che si trovano in ogni capoluogo di regione.

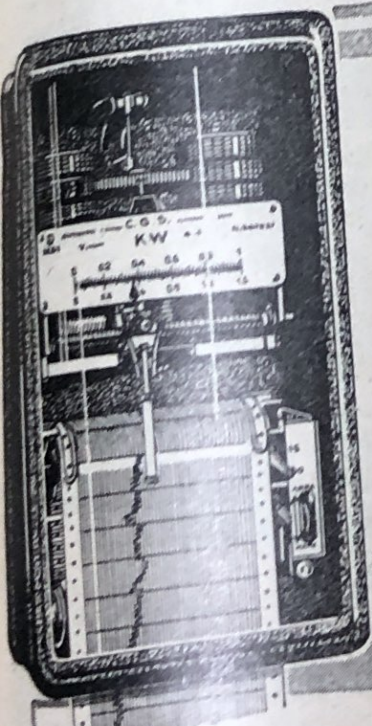
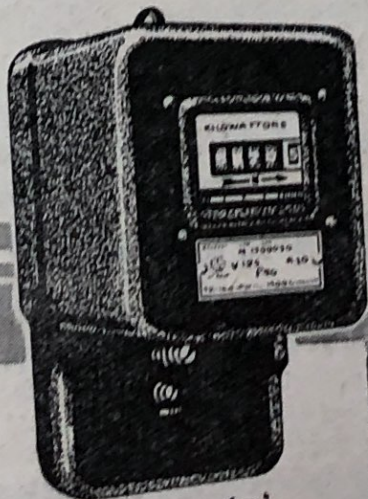
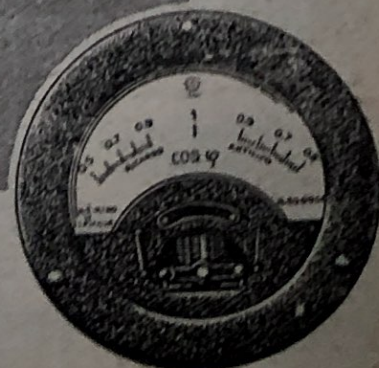
Ricordiamo ancora per evitare ai nostri lettori che volessero fruire delle facilitazioni e riduzioni della stagione estivo-autunnale d'incorrere in irregolarità, che, pur avendo i biglietti, come già detto, una validità complessiva di 60 giorni (prorogabile mediante un supplemento del 2 % fino a 30 giorni), è da tenere presente quanto appresso:

a) biglietti di andata-ritorno alle stazioni balneari e termali e per il Trentino e l'Alto Adige.

Agli effetti dell'andata e del ritorno ciascuna delle due corse si considera come effettuata con biglietti di corsa semplice.

Quindi se si tratta di biglietti per stazione distante non più di 200 km. non si ha diritto ad alcuna fermata intermedia ed il viaggio una volta intrapreso, o nell'andata o nel ritorno, deve essere compiuto senza interruzione.

Se si tratta di biglietti con percorrenza superiore ai 200 km. la corsa di andata deve essere effettuata, fermate compreso, entro un tempo commisurato ad un giorno per ogni 100 km. ed analogamente quella di ritorno. Per l'andata non si conta il giorno di acquisto del biglietto. Le fermate, tanto per la corsa di andata, quanto per la corsa di ritorno sono accordate:

1	fermata per biglietti di percorrenza	dal 201 al 300	km.
2	» » » » »	» 301 » 600	»
3	» » » » »	» 601 » 900	»
4	» » » » »	» 901 » 1000	»
5	» » » » »	» 1001 ed oltre.	

b) Per i biglietti rilasciati all'estero o alle stazioni di confine con riduzione del 50 % o 70 % in base alle facilitazioni di carattere generale per stranieri, nessuna limitazione esiste quanto al numero delle fermate e nessuna altra limitazione nell'effettuare il viaggio di andata-ritorno che quella della validità complessiva del biglietto, cioè dei 60 giorni.

Vengono inoltre mantenute in vigore per questa stagione estivo-autunnale altre riduzioni e facilitazioni di carattere minore e di *carattere locale* che esistevano anche lo scorso anno quali:

a) le facilitazioni (riduzioni del 30 %) per i viaggi individuali di andata-ritorno in destinazione degli scali del Garda per i provenienti dalle stazioni dei tratti Milano-Venezia, Bergamo-Rovato, Mantova-Verona, Merano-Rovereto, Verona-Mori;

b) le facilitazioni (riduzione del 50 %) per i viaggi individuali di andata-ritorno, e di abbonamenti mensili e quindicinali per determinate località balneari e termali.

Le relazioni per le quali vengono emessi i biglietti di andata-ritorno e di abbonamento di cui al punto *b*) sono rese note al pubblico con manifesti nelle stazioni.

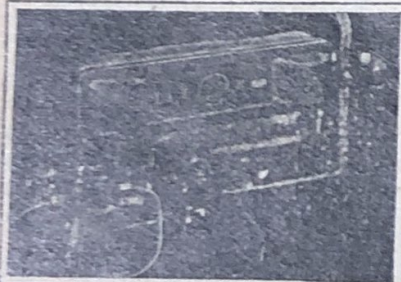
Per coloro che non intendessero valersi di queste riduzioni di carattere generale e desiderassero conoscere quali riduzioni in occasione di determinate manifestazioni sono finora preannunciate per località balneari e termali, ricordiamo: *Fiume* (Decennale dell'Annessione: riduzione del 70 % dal primo luglio al 20 settembre); *Genova* (giugno Genovese: riduzione del 70 % fino al 31 luglio); *Livorno* (Estate Livornese: riduzione del 70% fino al 31 agosto); *Montecatini* (manifestazioni varie: riduzione del 50 % fino al 15 settembre); *Pola* (Estate Istriana: riduzione del 50% nel luglio-agosto); *Trieste* (giugno Triestino: riduzione del 70 % fino all'8 agosto); *Postumia* (visita alle Grotte Demaniali: riduzione del 50 % dal 17 maggio al 30 settembre); *Riccione* (Estate di Riccione: riduzione del 70 % fino al 31 agosto); *Salsomaggiore* (manifestazioni varie: riduzione del 50 % fino al 15 agosto); *Napoli* (manifestazioni varie: riduzione del 50 % fino al 31 agosto); *Rapallo* (manifestazioni varie: riduzioni del 50 % fino al 31 agosto); *Grado* (stagione estiva: riduzioni del 50 %); *Venezia* (Biennale d'Arte ed Estate Veneziana: riduzione del 50 % e del 70 % a seconda dei periodi fino al 15 ottobre); *Rimini* (Esposizione di pittura e scultura: riduzione del 70 % fino al 31 agosto), ecc.

Come già abbiamo ricordato altre volte dalle colonne di questa Rivista nel dare notizie delle riduzioni di viaggio, i nostri lettori interessati faranno bene a rivolgersi alle agenzie e alle biglietterie di stazione per avere maggiori e più precisi dettagli potendo verificarsi che nel corso di pubblicazione della Rivista avvengano mutamenti ed aggiunte nell'elenco delle facilitazioni.

Riunioni ferroviarie internazionali.

Due importanti riunioni internazionali che interessano il traffico viaggiatori hanno luogo in questa stagione. L'una probabilmente sarà già stata tenuta quando verrà pubblicata questa Rivista: si tratta della sessione annuale dell'*Unione per l'emissione dei biglietti combinabili internazionali*.

Questa riunione si tiene quest'anno a Palermo. In essa deve essere esaminata, fra altro, la possibilità di apportare nuove agevolazioni ai viaggiatori con i biglietti combinabili. Il biglietto combinabile permette di riunire sotto copertina più tagliandi riferentisi ciascuno ad un percorso differente, dimodochè il viaggiatore può, a suo grado, combinare in tal modo tinerari di viaggio svariatissimi, di andata-ritorno, circolari, semi-circolari, a zig-zag, comprendendo inoltre nell'itinerario stesso percorsi di linee di navigazione e automobilistiche. Siccome all'Unione partecipa la quasi totalità delle ferrovie dell'Europa continentale (esclusa l'U.R.S.S.), è molto agevole al viaggiatore di *combinarsi* preventivamente itinerari tra i più interessanti. I combinabili internazionali offrono il vantaggio, come i biglietti diretti in-

nali — al cui tipo del resto essi appar-
— di essere emessi sotto la respon-
delle Amministrazioni ferroviarie e
prezzo ben determinato anche perchè
versione dei prezzi afferenti ai percorsi
viene effettuata in base a cambi uffi-
dicati dalle stesse amministrazioni fer-
e. L'idea di accordare agevolazioni a
biglietti è opportuna e non costituisce
novità: tengasi presente, fra altro, che
passato, prima della guerra, questi bi-
offrivano una certa riduzione di prezzo
confronto della tariffa ordinaria. Del resto
forma di riduzione di prezzo è già ora
cordata per gli itinerari circolari e risulta
un modo speciale di calcolo della tariffa
ferenziale.

Una seconda riunione, che riguarda la ses-
sione annuale dell'*Unione Internazionale delle Ferrovie* si tiene a Baden-Baden nel mese di giugno. Questa organizzazione si occupa prin-cipalmente di studi: le sue conclusioni e rac-comandazioni sono poi esaminate dalle ammi-nistrazioni ferroviarie a titolo di suggerimento: peraltro le deliberazioni dell'U. I. C. hanno un notevole valore, in quanto delegati in seno all'organizzazione sono funzionari specialisti delle varie amministrazioni ferroviarie. Que-st'anno all'ordine del giorno, oltre varie que-stioni riflettenti il traffico dei viaggiatori, vi sono questioni riflettenti il trasporto del ba-gaglio a domicilio e.... dei cani. I seguaci di Nembrotte apprenderanno così da queste co-lonne che un consesso internazionale di alti funzionari si occupa anche del trasporto di-retto dei cani. In proposito ricordiamo che già la convenzione internazionale in vigore tra le ferrovie europee contempla il caso del tra-sporto dei cani. Il non avere poi nella pratica esteso tal genere di trasporto, dipende dal fatto che esso è richiesto raramente e che pre-senta talvolta serie difficoltà per ragioni di formalità e di norme d'igiene alle frontiere in relazione alle leggi vigenti in alcuni paesi. A titolo di cronaca informiamo che nella con-ferenza tenutasi a Roma nell'ottobre scorso per la revisione delle convenzioni internazio-nali dei trasporti per ferrovia, le norme rela-tive al trasporto dei piccoli animali o presso il viaggiatore in vettura o nel bagagliaio sono state notevolmente ampliate. Non è perciò da parte della Ferrovia che possono sorgere le difficoltà, ma piuttosto da parte delle autorità di frontiera, appunto come abbiamo accen-nato, a causa delle norme particolarmente ri-gorose di qualche legislazione. In ogni modo noi attendiamo con curiosità di conoscere che cosa proporranno i delegati della conferenza.

Nel luglio si terrà a Cracovia la conferenza del *Comitato internazionale dei trasporti*, il cui compito è di preparare norme e disposizioni a complemento o in esecuzione delle conven-zioni internazionali ferroviarie. Il Comitato predispone fin d'ora le modificazioni rese

necessarie dalla revisione dei testi di convenzioni avvenuta — come abbiamo accennato — a Roma nello scorso ottobre.

Probabilmente nello stesso mese si terrà in Lituania la conferenza annuale per i servizi internazionali viaggiatori tra l'Europa, la Russia europea e l'Estremo Oriente. L'Italia partecipa a questi servizi e perciò vi sarà certamente rappresentata.

Un diritto fisso per le fermate intermedie e una domanda scritta di 24 ore per richiedere una deviazione.

Si consoli il nostro lettore: quello che riferiamo non riguarda il nostro Paese. E' certo però che le norme che vigono in materia di fermate intermedie e di istradamenti sono molto diverse da Paese a Paese.

Le norme più liberali per le fermate intermedie sono quelle adottate dalla Svizzera, la quale entro i limiti di validità del biglietto ammette un numero illimitato di fermate: notisi peraltro che la Svizzera ha una tariffa a base costante, dimodochè al viaggiatore tanto costa un biglietto per un lungo percorso complessivo, quanto tanti biglietti per percorsi frazionati compresi in quello complessivo.

In Italia il sistema delle fermate intermedie in numero illimitato è ammesso in genere per i viaggiatori muniti di biglietti diretti internazionali e per i viaggiatori residenti all'estero fruenti di certe facilitazioni, nessuna formalità è richiesta al viaggiatore. Per i biglietti in servizio interno emessi oltre i 200 km. si consentono da 1 a 5 fermate a seconda della distanza: nessuna formalità è richiesta. I biglietti ordinari hanno la validità di 1 giorno ogni 100 km. (non compreso il giorno di partenza) ed *entro i limiti di tale validità* il viaggiatore può sostare quanto crede nella, o nelle fermate prescelte lungo il percorso e che a lui sono concesse in proporzione alla distanza totale del percorso stesso.

Vi sono paesi invece dove le fermate si concedono con molta parsimonia, con formalità ed anche... col pagamento di una sovratassa.

Così, in Francia — a citare un esempio — il viaggiatore ha diritto, in relazione alla lunghezza del percorso, a compiere da 1 a 3 fermate, però perchè egli possa fermarsi occorre che si faccia autorizzare di volta in volta, indicando dove intende fermarsi e che paghi un diritto fisso, il quale varia a seconda della classe per la quale è stato rilasciato il biglietto. La validità del biglietto viene prorogata di 24 ore ogni fermata, il che significa che il viaggiatore non può fermarsi di più di 24 ore. Questo sistema del diritto fisso è praticato anche in molti paesi nordici.

Veniamo ora alla questione degli itinerari. Come sappiamo presso quasi tutte le amministrazioni — *però in proporzione assolutamente inferiore a quanto è concesso in Italia* — si consente che il viaggiatore possa seguire itinerari anche più lunghi, quando in effetti questi risultano più comodi per ragioni di treni, di coincidenze, ecc. In qualche paese si è adottato il sistema molto sbrigativo di fare in tal caso un prezzo comune medio fra i vari itinerari, che vien fatto pagare al viaggiatore quale si sia l'itinerario che egli scelga. In Francia se il biglietto non è chiesto per la via più breve o per quella abitualmente seguita, il viaggiatore deve presentare domanda scritta su apposito modulo almeno due ore prima nelle stazioni principali e... *ventiquattro* ore prima della partenza nelle stazioni secondarie!

Le future carrozze tedesche di 3ª classe saranno imbottite.

Le carrozze di 3ª classe delle Ferrovie Germaniche, saranno fra poco rese più comode perchè verranno fornite di sedili e di schienali elastici rivestiti di *peluche*. L'adattamento sarà per ora eseguito sulle carrozze poste in circolazione dal 1919 in poi e in servizio sui treni diretti, ma verrà in seguito esteso anche a vetture di più antica data.

POSTE · TELEGRAFI

Servizio di Posta Aerea.

Dal 1° maggio u. s. a tutto il mese di agosto p. v. l'orario in vigore per servizio di posta aerea sulle seguenti linee è stabilito come appresso:

Linea Roma-Milano:

p.	8,45	15 —	Roma	a.	9,45	15,30
a.	11,45	18 —	Milano	p.	6,45	12,30

Linea Milano-Torino:

p.	18,10	Milano	a.	12,05
a.	19 —	Torino	p.	11,15

Linea Milano-Monaco Baviera:

p.	9,30	Milano	a.	15,30
a.	12 —	Mon. Bav.	p.	13 —

Linea Milano-Zurigo:

p.	12,30	Milano	a.	16,45
a.	14,15	Zurigo	p.	15 —

Il servizio per tutte le predette linee è giornaliero.

Nuove disposizioni e tariffe telegrafiche.

I telegrammi di stampa per Bändär Abbas (Persia) sono ammessi anche per via Eastern, con la tassa di lire-oro 1 per parola.

I telegrammi per le Isole Comore (Africa orientale) non si accettano più a rischio dei mittenti.

I telegrammi per la Costa francese dei Somali (Africa orientale) si accettano soltanto con l'indicazione di via *Eastern-Cairo-Radio*, con le seguenti tasse per parola in lire-oro: telegrammi ordinari 2,50; telegrammi CDE 1,50.

Le tasse in lire-oro per i telegrammi diretti ai Paesi seguenti, per le vie sottoindicate, sono variate come appresso:

Paesi di destinazione e vie d'istradamento	Tasse per parola				
	Ordinari	di stampa	CDE	Differiti LC	NLT
S. Andrés (isola). Tutte vie esistenti	3,16	0,99	1,896	1,58	1,055
Colombia (rep.). Tutte vie esistenti	3,16	0,99	1,896	1,58	1,055
Marchesi (isole) via Eastern:					
Ufficio di Atuona ...	5,065	—	3,039	—	—
Ufficio di Tasohae ...	5,17	—	3,102	—	—
Pomotou (arcip.)	5,065	—	3,039	—	—
Raiatea (isola)	5,38	—	3,228	—	—
Rotuma (isola)	3,49	—	2,094	1,745	—
Samoa (isole) vi Eastern:					
Ufficio di Tutuila (Pago Pago)	4,12	—	2,472	—	—
Ufficio di Apia	4,12	—	2,472	—	—
Uffici di Alcipata, Fagamalo, Tuasivi ..	4,33	—	—	—	—
Ufficio di Salailna ..	4,625	—	—	—	—
Tahiti (isole) via Eastern	4,855	—	2,913	—	—

Le tasse delle vie *Eastern* e *Francia-Dakar* per i telegrammi diretti agli uffici della Regione delle Amazzoni (Brasile) sono equiparate a quelle vigenti per le altre vie.

Le tasse di via *Eastern* per i telegrammi diretti ai Paesi seguenti dell'Oceania sono equiparate a quelle vigenti per via *Italcable:* Cook o Herveo (uffici di Aitutaki, Abiu, Mangaia, Manke e Rarotonga), Figi Gilbert ed Ellice, Loyauté, Marshall (ufficio di Mauru), Norfolk, Nuova Caledonia, Nuove Ebridi, Salomone, Tonga o Amici, Unione, Wallis.

Francobolli celebrativi

Con recente provvedimento è stata prorogata al 31 luglio c. a. la vendita dei francobolli celebrativi del Decennale della Marcia su Roma e dell'avvento al potere del Fascismo, e al 31 agosto dello stesso anno la loro validità.

Vaglia postali per via aerea.

Sono stati ammessi al trasporto per via aerea i vaglia postali per l'interno e per l'estero, mediante il pagamento della soprattassa speciale di trasporto stabilita per la categoria delle lettere e cartoline.

Per utilizzare il nuovo mezzo di spedizione deve essere fatta richiesta, all'atto di emissione di ciascun titolo all'ufficio postale, corrispondendo l'importo delle sopratasse, prescritte.

Scatolette con valore dichiarato.

Dal mese di maggio u. s. è stato attivato lo scambio delle scatolette con valore dichiarato con l'Estonia. Dette scatolette, in partenza, devono essere accompagnate da 3 dichiarazioni doganali.

Corrispondenze e pacchi per Edirne (Turchia).

Edirne è la nuova denominazione assunta dalla città di Adrianopoli. Le corrispondenze e i pacchi postali che fossero colà spediti con la vecchia dicitura di « Adrianopoli » vengono respinti all'origine.

Lettere-telegrammi per l'Africa meridionale.

Sono ammesse le lettere-telegrammi DLT per l'Africa meridionale alle seguenti tariffe per via *Italo-Radio:*

Africa del Sud e Sud-Ovest	lire-oro per parola	0,535
Nyassaland e Rhodesia del Nord	» »	0,67
Rhodesia del Sud	» »	0,57

Altre condizioni: le stesse vigenti per altre vie.

Servizio dei pacchi coll'Iraq e colla Persia.

Sono state ridotte le tasse di spedizione dei pacchi diretti nell'Iraq e in Persia da oltre 1 fino a 3 kg.

Iraq:

per la prima via	L. 24,80
per la seconda via	» 22,95

Persia settentrionale:

Via Egitto-Palestina-Iraq	L. 25,75
Via Palestina-Iraq	» 23,90

Persia meridionale:

Località servite dagli uffici di Bender-Abbas, ecc.:

Via Egitto-Palestina-Egitto	L. 27,20
Via Palestina-Iraq	» 25,35

Località servite dagli uffici di Zahédan, ecc.:

Via Egitto-Palestina-Iraq	L. 29,80
Via Palestina-Iraq	» 27,95

Telegrammi per la Siria e il Libano.

Sono variate come appresso le tasse per parola in lire-oro di via *Italo-Radio:*

Telegrammi ordinari	1,52
» di stampa	0,64
» CDE	0,912
» differiti	0,76
» di stato delle Autorità Italiane	0,885

Pacchi per la Norvegia

Le tasse di spedizione sono state variate come segue:

	kg. 1	kg. 5	kg. 10	kg. 15	kg. 20
Via Germania-Danimarca	L. 10 —	15 95	30 15	46 25	62 —
Via Germania-piroscafi norvegesi ..	» 9,10	14,65	27,60	42,40	56,80

Restano invariate le tasse per la via Germania-Svezia (soltanto pacchi urgenti).

Telegrammi per la Bolivia in linguaggio convenuto.

Non devono più portare alla fine del preambolo il nome del Codice adoperato.

Pacchi diretti in Grecia.

L'Amministrazione postale ellenica ha, con recente disposizione, aperto al servizio dei pacchi i seguenti uffici:

Kalamos-Itaque (isola) = solo pacchi ordinari.
Kertesi = pacchi ordinari e valori.
Manessi-Kalavryton = pacchi ordinari e valori.

Con pari effetto sono stati inoltre abilitat al servizio dei pacchi valori gli uffici d Manolas e di Sidironeron (ex Ossenitsa).

SPORT

Automobilismo.

Si riassumono qui gli avvenimenti che già figurano nel passato della stagione sportiva, mentre se ne svolgono altri di non minore interesse che per differenti ragioni incatenano l'attenzione generale. La classica *Mille Miglia* diede luogo, come di consuetudine ad una prova quanto mai suggestiva. Gli organizzatori vollero quest'anno che la corsa si svolgesse in una giornata, per poter fruire per il maggior tempo della luce diurna. A questa determinazione che non sarebbe stata possibile nei primi anni della competizione, si venne quando i risultati provarono che con la partenza data ai primissimi chiarori dell'alba tutte le macchine avrebbero potuto compiere il percorso entro la mezzanotte. L'esperimento di quest'anno, pienamente riuscito, ha certamente contribuito non soltanto alla regolarità della competizione, ma altresì al miglioramento delle medie.

Il tanto atteso confronto Varzi-Nuvolari si risolse in quest'occasione in favore del primo che ebbe un finale di gara assolutamente travolgente, tanto che la media della coppia Varzi-Bignami si elevò appunto nella seconda parte del percorso e si elevò a 114 km. 307 per i km. 1615 coperti in ore 14 08′ 05″ con un vantaggio di oltre 8 minuti su Nuvolari-Siena. Il successo di Alfa Romeo si completò con il terzo posto di Chiron-Rota. Significativo fu il successo di Taruffi-Bertocchi nella categoria 1100 con la Maserati, i quali distaccarono di oltre un'ora e 20 minuti la M. G. di Lurani-Pen Hughes, alla media che fu una rivelazione di 103 km. 327 e che è superiore a quella fornita da macchine di cilindrata superiore. La vittoria nella classe 1500 toccò a Marocchina-Comotti su Alfa Romeo e nella 2000 a Pertile-Sorroch su Alfa Romeo. Nella classe oltre 3000 trionfò la Lancia-Astura di Nardilli-Pintacuda.

Non ebbe troppa fortuna il *Circuito Bordino* di Alessandria. Il doloroso tragico incidente della giovane recluta dello sport automobilistico, il locarnese Pedrazzini e il ribaltamento di Nuvolari gettarono un'ombra di tristezza. Malgrado tutto ciò, la vittoria di Varzi a 136,832 di media sui 120 km. all'ora afferma che, dal lato sportivo il successo fu pieno. Chiron, ormai affiatatosi con la macchina su strade italiane era assai vicino al vincitore. Terzo fu Mario Tadini.

La prima corsa in salita dell'annata, la classica *Parma-Poggio di Berceto* ebbe un esito

lietissimo. L'attacco ai vecchi *records* riuscì in pieno e, per merito di Nando Barbieri il tempo venne abbassato di quasi 29 secondi. Il fatto che Barbieri fu l'ultimo a partire e fu poi il vincitore, dice come fino all'ultimo la battaglia fu sospesa. I risultati furono i seguenti: Categoria corsa: Barbieri (Alfa Romeo) in 54' 08" 1/5 media 98,130. Classe fino a 1500: 1° Platè (Talbot) alla media di 89,037. Categoria sport oltre 2000: 1° Pietro Ghersi (Alfa Romeo) media 97,266. Classe fino a 2000: Azzoli (Alfa Romeo) media 91,208. Classe fino a 1500: Berrone (Maserati) media 88,995. Classe fino a 1100: Tuffanelli (Maserati) media 88,300.

Lotta.

A Roma si svolsero in aprile i *Campionati europei di lotta per dilettanti*. V'erano, in effetti, tutti i più accreditati atleti di tutte le Nazioni e l'avvenimento assurse a grandissima importanza. I rappresentanti italiani, che si sapeva avrebbero incontrato atleti superiori, si difesero nel modo più brillante. Nizzola fu però privato di un legittimo successo da parte dei giurati stranieri; Gozzi dovette lottare in condizioni fisiche minorate e Callegatti non fu certo inferiore al suo avversario Nordling che ebbe favorevole il verdetto. Tuttavia Gozzi e Callegatti riuscirono ugualmente a piazzarsi al terzo posto delle rispettive categorie.

La Svezia conquistò il primato assoluto fra le Nazioni, seguita da Finlandia, Germania e Ungheria. La situazione internazionale in questo sport rimane quelle che era lo scorso anno, nè accenna a mutare. Sette titoli di Campionato toccarono agli atleti scandinavi ed uno, quello dei medio massimi ad un lottatore tedesco.

Ciclismo.

Dopo la vittoria di Guerra nel Giro della Campania, già segnalata nel fascicolo precedente, Mario Cipriani, che in quella corsa fu secondo, vinse la *Milano-Torino* km. 243, alla media di 33 km. 702 sotto il maltempo. A quella corsa non erano ammessi i corridori della categoria maggiore, ma il tempo impiegato assicura che anche gli assi non avrebbero potuto far meglio. L'arrivo frazionato dei concorrenti è un'altra prova dell'intensità della lotta e dell'ardore posto da questi corridori che rappresentano i rincalzi delle nostre forze ciclistiche. Teani, Graglia, Castiglioni, Sella, Taddei, Folco, Molinar che seguirono nell'ordine possono considerarsi attori di notevole efficienza.

Successivamente si svolse in due tappe, da *Milano a Forlì* 282 km. e da *Forlì ad Ascoli Piceno* 281 km., una corsa che non ebbe completamente favorevole il tempo, così che essa divenne greve, malgrado non vi fossero salite degne di menzione. Raffaele Di Paco battè un folto gruppo nella volata di Forlì concludendo in suo favore il primo episodio alla media di 33 km. 457, davanti a Meini e a un notevole gruppo. All'indomani Di Paco contrariato da alcune forature di tubolari fu costretto a ripetuti inseguimenti e all'arrivo fu preceduto da Meini, vincitore alla media di 35,218, invertendo esattamente il precedente ordine d'arrivo, in modo che la corsa vide nella classifica finale due vittoriosi a pari merito e cioè Di Paco e Meini. Terzo risultò Battesini, davanti ad Andretta e a Lusiani.

Il *Giro della Toscana* km. 275, seconda prova del Campionato italiano assoluto diede luogo ad una prova quanto mai combattuta. Staccati sulle salite gli stessi Binda, Bertoni, Bovet e Guerra, dalla decisione di Cipriani, Martano e dalla rivelazione Vignali, nessuno dei dominati trovò poi la forza di tentare nell'inseguimento la riparazione allo scacco subìto in salita. Ed il terzetto, non rinunciò alla speranza di cogliere un ambitissimo successo e in bell'accordo filò verso il traguardo dove Cipriani battè Martano e Vignali, realizzando la media di 30,555. Gli staccati giunsero a sei minuti dai primi e fu Binda che battè Bovet, Guerra, Bertoni, Olmo, Folco e molti altri nella volata per il quarto posto. Con questo successo Mario Cipriani di Prato passò in testa nella classifica di Campionato con un discreto vantaggio su Guerra.

A fine aprile la *Cittiglio-Presolana-Leffe* km. 245 (corsa di nuova istituzione, ma che merita di restare nel calendario per la varietà del non facile, ma quanto mai pittoresco percorso), provò sulle salite bergamasche il valore di alcuni concorrenti, che fornirono una corsa assai combattuta nella seconda parte del tracciato, cioè nei punti più faticosi, per le lunghe salite e per le non facili discese. Al giogo della Presolana Como, Bertoni, Sella e Gotti erano tuttora insieme e per quanto Bertoni e Como facessero per staccarsi non vi riuscirono. Il quartetto giunse insieme al traguardo di Leffe e Bertoni vinse su Como,

Sella e Gotti alla notevole media oraria di 51 km. 410, significativa perchè le strade della montagna erano notevolmente inghiaiate e non certo perfette.

Motociclismo.

Fra le manifestazioni motociclistiche svoltesi nel mese di aprile una merita di esser specialmente segnalata e cioè il *Gran Premio di Barcellona* per il duplice successo colto dall'industria italiana tanto nella categoria 250, quanto nella categoria 500. Tre macchine Guzzi concorsero al Gran Premio di Barcellona. Nella categoria 250 Stanley Wood con Guzzi vinse alla media di 88,812, stabilendo il nuovo *record* di quel percorso, seguito da Sandri pure su Guzzi. Lo stesso Stanley Wood vinse con grande autorità anche la categoria 500 alla media di 94,034, media che rappresenta il nuovo *record* di quel circuito.

Al *Circuito di Alessandria*, svoltosi otto giorni prima di quello automobilistico, si ebbero questi risultati: Categoria 175, km. 120: 1° Lama (M. M.) media 96,099. Categoria 250, km. 120: 1° Cavacciuti (C. F.) media 92,036. Categoria 350, km. 160: 1° Mario Ghersi (Velocette) media 104,314. Categoria 500: km. 160: 1° Valerio Riva (Norton) media 106,073.

Sul tratto Sassi-Superga km. 4,750 si svolse la *Sassi-Superga*, senza una notevole partecipazione delle forze motociclistiche, ma con elementi locali. Nella categoria corridori la classe 175 fu vinta da Giacobbe (Benelli) alla media di 54,983, la classe 500 da Colombo (Aquila) alla media di 68,017. Fra le motocarrozzette fu primo Mazza con Harley-Davidson alla media di 58,005. Nell'altra categoria la classe fino a 250 fu appannaggio di Lino (Piazza 175) alla media di 56,472 e la classe oltre 250 fu vinta da Galante (Lynx 500) alla media di 64,528.

Il *Circuito del Monte Berico* a Vicenza, funestato da dolorosi incidenti, ebbe una notevole partecipazione di concorrenti, specialmente nel Gruppo B, per il quale fu anzi necessario far disputare tre eliminatorie. Nella finale fu primo Omobono Tenni (Norton) che compì i 20 giri del Circuito, km. 24, in 17,44, alla media di 81,201. Nel gruppo A, per macchine fino a 175 il successo arrise a Silvio Girotto che vinse sui 25 giri, km. 30, in 23,24 1/5 alla media di 76,368.

La tradizionale corsa motociclistica romana sulla *salita della Merluzza*, 3 km., ottenne anche quest'anno un discreto successo di partecipanti. Questa gara si può veramente chiamare la prova che collauda i giovani, perchè sono infatti molte le reclute di questo sport che vi partecipano. Basti dire che vi hanno partecipato, pur fuori gara, giovanetti di 11 e di 13 anni! Il che non dovrebbe essere tollerato.

Ecco i risultati: Categoria corridori: Classe 175: 1° Giorgi (Benelli) media 107,784. Classe 250: 1° Melmeluzzi (C. F.) media 125,289. Classe 350: 1° Colabattisti (Miller) media 128,265. Classe 500: 1° Juliano (Rudge) media 127,962. Sidecars: 1° Sica (Gilera) media 100,185. Categoria dilettanti: Classe 175: 1° Tiranti (G. D. 125) media 75,313. Classe 250: 1° Calvi (X) media 92,150. Classe 500: 1° Formichi (Miller) alla media di 129,496 che rappresentò il miglior tempo della giornata.

Ippica.

Il primo periodo primaverile della stagione di corse al galoppo, si è chiuso a fine aprile con la *Oaks d'Italia* a Milano, con il *Premio Conte Felice Scheibler* a Roma, con il *Premio dell'Arno*, la più anziana fra le corse italiane, a Firenze.

Le prove dei tre anni sono quelle su cui si impernia buona parte del programma annuale dell'ippica e la più recente di Milano, quella per le *Oaks d'Italia*, riservata alle femmine, mise finalmente a confronto *Bernina* di Tesio-Incisa con *Ostia* di De Montel, che erano state le eroine delle corse di due anni. Bernina si era presentata assai presto in corsa quest'anno ed aveva già riportato a Roma il Premio Regina Elena e il Premio Parioli, due prove classiche per i cavalli di tre anni. La cavalla fu poi trasferita a Milano per allinearsi nel Premio Emanuele Filiberto nel quale affrontava per la prima volta i 2000 metri. Il viaggio poco favorevole e inopportuno, perchè conchiusosi proprio poche ore prima della prova, contribuì a rendere nervosa la puledra che non resse al confronto con l'ottimo Amur, il quale risolse a suo favore un duello con Bernina, riuscito assai interessante. Non essendo le altre puledre rimaste iscritte della classe delle due nominate la prova si svolse, come appunto era stato previsto, fra Ostia e Bernina. Quest'ultima prevalse e nel modo più netto.

A Roma nel *Premio Conte Felice Scheibler* svoltosi lo stesso giorno e sulla distanza di 2200 metri, la vittoria toccò a Shoshoni di Razza Villa Verde, cavallo che ha tutti i requisiti per figurare in seguito.

L'*handicap* dell'Arno all'Ippodromo delle Cascine (alla sua 91ª edizione), raccolse un buon numero di cavalli. La vittoria toccò a Welcome di Chantre.

Calcio.

Il F. C. Iuventus di Torino ha vinto per il quarto anno consecutivo il Campionato Italiano e la maggioranza dei pubblici italiani ha accolto con manifesti segni di compiacimento questa nuova conquista, frutto di tenacia e di serietà. La Iuventus aveva avuto nei primi mesi dell'anno un periodo di offuscamento di alcuni dei suoi componenti e qualche incertezza per la forzata assenza di qualche suo giocatore. Ma non si perdette d'animo e non abbandonò mai il suo secondo posto di classifica per quanto aumentasse il suo distacco dalla squadra di testa, l'Ambrosiana-Inter. A poco a poco il vantaggio fu rosicchiato fino all'ultima partita in cui il crollo dell'Ambrosiana-Inter fu più clamoroso e doloroso per tutti coloro, nei quali il lungo dominio aveva diffuso la certezza della vittoria. Alla fine quattro punti separarono le due rivali.

La classifica del Campionato fu la seguente: Iuventus p. 53, Ambrosiana p. 49, Napoli p. 44, Bologna p. 42, Roma p. 40, Fiorentina p. 36, Milan p. 35, Pro Vercelli e Livorno p. 34, Lazio p. 31, Triestina p. 30, Brescia, Alessandria, Torino, Palermo p. 29, Padova p. 27, Genova p. 24, Casale p. 17. A termine di regolamento le ultime tre squadre e cioè Padova, Genova e Casale passano in serie B, mentre le prime quattro dovranno disputare le partite di Coppa Europa, dopo i Campionati del mondo che si sta disputando.

A fine aprile non era ancora finito il torneo finale di Divisione Nazionale B, la squadra vincente del quale entrerà nel gruppo delle sedici squadre di cui dovrebbe essere formato il Campionato Nazionale di Divisione A. A quella data le classifiche erano le seguenti: Bari p. 8, Modena e Sampierdarenese p. 7, Pro Patria p. 5, Vigevanese p. 2, Perugia p. 1. La lotta appare tuttavia indecisa fra Bari, Modena e Sampierdarenese.

Atletismo.

Le prove podistiche hanno avuto in aprile un timido inizio. Il valore degli atleti italiani ha ormai raggiunto anche in profondità una classe internazionale.

In una prova internazionale di corsa su 15 km. per il *Giro della città di Sanremo* molti rappresentanti dell'atletismo francese sono stati dominati dagli italiani che hanno preso i primi due posti. Umberto De Florentis fu primo in 48' 14'', distaccando di oltre mezzo minuto G. Balbusso, mentre terzo era il marsigliese Ieattaux, seguito da due connazionali. Venti giorni più tardi gli italiani rendevano ai colleghi francesi la visita in occasione della *Monaco-Nizza* km. 18,150 e raccoglievano un

nuovo duplice successo, invertendo l'ordine d'arrivo di Sanremo. Balbusso in grande giornata, vinse in 1,01' 43" per 24" di vantaggio su De Florentis. Il risultato è tanto più notevole in quanto molti dei migliori campioni di Francia erano presenti fra cui il campione di corsa campestre Rerosse, e Le Heusteur, Avray, Thiery e il campione di Francia per la maratona Begeot. Balbusso ha battuto anche il *record* della prova che apparteneva a Rerosse con 1,03'. Una prova di marcia km. 10 era vinta da Valente su Malaspina e il trionfo italiano si completava con la vittoria del savonese Petrone nella corsa di 1500 m.

A Firenze era stata disputata una *gara di corsa di 1500 m.* vinta dal veronese Furia davanti a Lippi e a Milano in una prova di marcia su 10 km. Malaspina coglieva un netto successo.

A fine aprile la riunione genovese per la *X Coppa Piaggio* ha effettivamente inaugurato la stagione atletica italiana. I risultati furono i seguenti: Corsa piana m. 100: 1° Carlini in 11". Corsa piana m. 400: 1° Angelo Ferrario in 50" 1/5. Corsa piana m. 1500: 1° Lanzi in 4' 5". Americana di mezz'ora: 1° Pro Patria Milano (Beccali, Capoferri, Kosciaski, Pericoli) km. 12,039. Corsa ostacoli m. 110: 1° Oberweger in 15" 2/5. Salto in lungo: 1° Carli m. 6,6. Getto peso a due braccia: 1° Borroncini m. 25,45 (*record*). Lancio del martello: 1° Vandelli m. 48,85. Corsa allievi m. 1000: 1° Martini in 2,42 1/5. Corsa piana m. 80 signorine: 1° Tedde in 11" 4/5.

I littoriali.

Dal 1926, quando il Partito Fascista decise di potenziare la vibrante attività dei Gruppi Universitari Fascisti, il contributo goliardico allo sport nazionale, bruciando le tappe, ha fatto passi giganteschi. Nel volger di pochi anni il movimento sportivo e studentesco è diventato un'organizzazione completa che si accompagna e si fonde con l'attività culturale, in omaggio all'antica massima che allo spirito sano occorre un fisico sano. Lo spirito agonistico che presiede alle battaglie leali ed aperte dello sport affina il carattere ed arma i giovani per le più dure battaglie della vita.

Mentre si stampa questo fascicolo tremila goliardi di tutti gli Atenei d'Italia e delle Accademie sono convenuti a Milano, sede dei Littoriali dell'Anno XII, per avere i suoi studenti vinti i Littoriali dell'anno prima a Torino. Le esigenze dell'andata in macchina di questo fascicolo ci vietano di pubblicare i risultati, perchè tutte le prove sono nel periodo del loro svolgimento. Avremo agio di riparlarne nella prossima Rivista. Intanto possiamo constatare con vivo compiacimento come in ogni centro d'Italia lo sviluppo dello sport fra gli studenti si sia grandemente affermato.

VARIE

Per il ripristino della Rocca di Spoleto.

Alla Esposizione dei Castelli d'Italia che ebbe luogo nel 1930 in Castel Sant'Angelo a Roma, i visitatori hanno potuto, fra l'altro, notarvi un interessante e diligentissimo progetto elaborato dall'architetto Ugo Tarchi per incarico del Podestà allora in carica del Municipio spoletino, Comm. Ferretti e sotto gli auspici di S. E. il Ministro Fedele.

Il progetto, che raccolse già allora tante adesioni di simpatia, è stato nuovamente riportato sul terreno per interessamento dell'attuale Podestà, On. Spinelli; e per il restauro e la redenzione del monumento va ora combattendo una sua serrata e nobile battaglia un patrizio spoletino, il Conte Carlo Bandini, il quale ha di recente pubblicato un grosso, interessante volume *«La Rocca di Spoleto»* (di oltre 350 pag. di gran formato, con tavole fuori testo e prefazione del Sen. Corrado Ricci), inteso a rilevare il grande valore storico e monumentale di quell'imponente propugnacolo medievale, che tanta parte ha avuto in quasi tutti i più notevoli eventi della storia italiana dei secoli XIV-XVI. Tanti cospicui personaggi rappresentativi della vita di quei tempi appaiono infatti in tale epoca e fan capo, e per così dire si affollano alla rocca. Non soltanto, sempre interessante, Lucrezia Borgia e, primo di tutti, l'Albornoz, magnifica figura di statista e di uomo d'armi, e il suo grande architetto Gattapone; ma anche alcuni dei più arditi capitani di ventura (Braccio Fortebraccio, Niccolò Piccinino, lo Sforza, il Visconti ed altri ancora); e poi tutta una serie di Pontefici (Eugenio IV, Niccolò V, Martino V, Pio II, Sisto IV, Giulio II, Innocenzo VIII, e — accanto ad essi — tanti dei principali campioni delle loro casate (Parentucelli, De Medici, Della Rovere, Riario, Piccolomini e, quasi

LA ROCCA DI SPOLETO, A VOLO D'UCCELLO, IN UN PROGETTO DELL'ARCHITETTO UGO TARCHI PEL RIPRISTINO DEL MONUMENTO.

...tiera, la famiglia dei Borgia). Nè elenco è completo.

Il volume del Bandini fa rivivere — efficacemente rievocati — molti di questi personaggi; ma la sua opera di storico si completa con quella di illustratore dell'importantissimo monumento e di caldissimo propugnante per la sua conservazione e redenzione. La rocca austera, per quanto decaduta fino ad essere destinata dal Governo Pontificio, negli ultimi tempi, a «casa di pena» (tale è rimasta fino ad oggi), costituisce pur sempre uno dei maggiori esempi di fortezza medievale e una perfetta espressione di forza e di autorità; e la costruzione non è talmente alterata nelle sue parti interne che non si ritrovino con certa agevolezza le forme e le decorazioni antiche che, liberate da quelle posticce, posteriori, e ricondotte a restauro, fornirebbero e ridarebbero integro a Spoleto e all'Italia quel capolavoro di architettura militare in tutta la sua severa ed armoniosa bellezza. Nella Rocca allo stato attuale, esistono insomma tutti gli elementi per un completo restauro; e la spesa a ciò occorrente sarebbe limitata, poichè si tratterebbe soprattutto di demolire costruzioni aggiunte recentemente, che non contribuiscono in alcun modo alla stabilità delle parti più antiche. Anzi, una parte notevole di tali lavori sarebbe possibile anche permanendo ancora per qualche anno l'attuale destinazione dell'edificio: tali la ricostruzione del cammino di ronda, il ripristino delle finestre, il coronamento delle torri, ecc.

IL CORTILE D'ONORE, COL PUTEALE E IL DOPPIO ORDINE DI LOGGIATI, NELLA RICOSTRUZIONE DELL'ARCHITETTO UGO TARCHI.

Noi auguriamo dal canto nostro che la nobile battaglia ingaggiata da Podestà, da letterati e da architetti per la conservazione della rocca, venga presto coronata dal più completo successo.

Una preziosa opera d'arte ritrovata e restaurata.

Quest'opera era racchiusa in un altare laterale della Pieve di San Giovanni in Sugana, presso Sancasciano in Val di Pesa e fu rubata nella notte del 10 luglio 1906; fu ritrovata pochi giorno dopo in una campagna del suburbio fiorentino, ma solamente oggi, dopo 28 anni di attesa, ritorna nell'antichissima Pieve di San Giovanni in Sugana.

E' un'opera pregevolissima di Andrea della Robbia, modellata parte ad alto e parte a bassorilievi policromi e rappresenta la Vergine col Bambino in mezzo ai Santi Antonio Abate e Giovanni Battista; tutte figure di altezza naturale e racchiuse in stele adorne di fiori e di frutta alla maniera robbiana. Al disopra di queste figure, che formano il nucleo principale dell'opera, è modellata in bassorilievo una fanciulla tutta raggiante di luce e le sta vicino un pastorello inginocchiato, forse David ancora giovinetto. Quando l'opera fu ritrovata, era mutilata in varie parti e si deve al Comm. Poggi, Soprintendente alle Belle Arti in Firenze, se i frammenti e le figure ritrovate furono fermate subito sopra una grande tavola e, nelle parti mancanti, disegnate in attesa d'un futuro restauro. Il quale restauro è stato ora felicemente compiuto, per opera di un modesto quanto valoroso maestro fiorentino, il signor Rigo Righi, sorretto dai criteri artistichi del Prof. Orlandini, direttore dell'opificio delle Pietre dure in Firenze.

Strade di Roma in terra germanica.

A Ladenburg, l'antica *Lopodurum*, nei pressi di Mannheim è stato restituito alla luce un tratto della strada romana che già conduceva ad un *oppidum* sul Neckar dove oggi sorge la località di Neuenheim. Il lastricato, che forma una superficie regolare, è conservato molto bene. I resti della romana Lopodurum si trovano oggi, per la massima parte, nel sottosuolo della città di Ladenburg.

Le «Cinquemila Miglia» del Rayon

Non si tratta di una nuova corsa sportiva dopo quella ormai famosissima delle «Mille Miglia», bensì di una grandiosa crociera commerciale terrestre che, nello spazio di tempo intercorrente fra la metà di maggio e la metà di ottobre un autotreno composto di cinque vetture elegantissime, di cui tre montate a vetrina disposta con garbo e fine gusto, un consorzio *Italrayon* (raggruppante, come è noto le sei grandi case produttrici di filato rayon, Snia Viscosa, Châtillon, Cisa Rayon, Gerli Rayon, Manifattura di Casale, Orsi Mangelli) farà compiere attraverso l'Italia per propagandare il prodotto italiano. Il treno automobile, che è partito da Milano, prevede prima di giungere a Roma, tappa finale, numerosissime soste in tutti i centri di una certa importanza così commerciale come turistica (nel luglio sosterà lungamente alle stazioni marine liguri e in agosto in quelle adriatiche), sicchè guardandone la carta del variatissimo percorso nasce un certo desiderio di potervisi accodare.

Ma la crociera, abbiam detto, non è turistica, bensì commerciale e destinata a mostrare ciò che l'industria italiana è giunta a produrre nel ramo particolare, con varietà, finezza, buon gusto, buon prezzo.

La produzione del rayon nei 27 stabilimenti del Consorzio ha segnato — come si sa — negli ultimi anni un grande incremento, fissandosi oggi sopra una produzione annua di 36 milioni di chilogrammi (l'industria s'era iniziata nel 1920 con soli 7000 quintali!). Sicchè l'Italia è la seconda nazione del mondo quale produttrice, la prima come esportatrice (metà circa della produzione va all'estero), e la prima nella qualità ed attrezzamento. L'industria italiana impiega ora 20.000 operai nella produzione diretta della fibra tessile e circa 80.000 nella lavorazione del filato (tessitura, stampa e lavorazioni accessorie).

[T]RA I LIBRI

[Sto]ria della Guerra Italiana, Collezione di 15 volumi, Corbaccio, Milano. – Vol. 5° Gen. ALDO CABIATI, *La Battaglia dell'Ottobre 1917*, pag. 446 e 17 schizzi, L. 12. – Vol. 7° Cap. Dott. GIANNI BAJ-MACARIO, *Giugno 1918*, pag. 427 e 11 schizzi, L. 12. – Vol. 12° Col. ETTORE GRASSELLI, *L'Esercito Italiano in Francia ed in Oriente*, pag. 398 e 10 schizzi, L. 12.

Nell'«Introduzione» che S. E. il Maresciallo d'Italia Pecori Giraldi ha dettato per questa collezione — della quale sono testè usciti in luce per primi, questi tre volumi — è detto: «... penso, sento e credo che l'esame dei fatti e delle vicende, compiuto serenamente senza idee nè sentimenti preconcetti, basato sopra elementi positivi e genuini, porti a conclusioni che, oltre a illuminare lo spirito, servano a questo di guida e ispirino a bene operare...».

Con queste parole l'illustre Condottiero — con la grande autorevolezza che gli deriva dall'aver tenuto il comando della 1ª Armata, ininterrottamente durante gli ultimi 18 mesi della Guerra — ha tracciato in forma chiara e definitiva il piano di questa collana di opere che si propone, alla distanza di soli quindici anni dalla fine della guerra europea, di narrare in modo sistematico e diffuso la grande impresa militare dell'Italia nel 1915-1918.

Nella non copiosa letteratura di guerra italiana, la Collezione Corbaccio si presenta con caratteristiche particolari, sia per gli argomenti scelti secondo un piano razionale, sia per i nomi degli Autori, i quali hanno tutti direttamente vissuto in mezzo agli avvenimenti che narrano e spesso hanno coperto posti di comando nelle operazioni descritte. E che questa opera sia realmente basata su «elementi positivi e genuini» quali è dato trarre dall'esperienza vissuta, e ispirata a criteri scevri di «idee e sentimenti preconcetti», secondo le direttive dell'illustre Presentatore, lo si può fin d'ora desumere dalla lettura dei primi due volumi pubblicati, importantissimi poichè l'uno contiene la sintesi del ripiegamento dell'ottobre 1917, e l'altro canta l'epopea della riscossa sul Piave nel giugno 1918.

La «collana» si comporrà dei 15 volumi seguenti:

1° *Il primo anno di guerra;* 2° *La «Strafe Expedition»;* 3° *Gorizia 1916;* 4° *Isonzo 1917;* 5° *La Battaglia dell'Ottobre 1917;* 6° *La Riscossa;* 7° *Giugno 1918;* 8° *Vittorio Veneto;* 9° *La Guerra in montagna;* 10° *La Guerra Marittima dell'Italia;* 11° *La Guerra nell'Aria;* 12° *Gli Italiani in Francia e in Oriente;* 13° *La Condotta Politica della Guerra;* 14° *Le armi e i combattenti;* 15° *I servizi logistici nella Guerra.*

Affidata a scrittori di cose belliche di chiara fama, e a studiosi che, se pur meno noti nel campo della letteratura militare, si sono dedicati a quest'opera con la salda preparazione tecnica e l'indomita passione che li animò durante la guerra combattuta e vinta nel nome della Patria, questa opera costituirà una fonte preziosa per coloro che in un non vicino domani saranno chiamati a fare non più la narrazione della Guerra, ma, finalmente, la «Storia» di essa.

CARLO BATTISTI. – *I nomi locali d'Oltradige Bolzanino.* – Primo contributo al dizionario toponomastico dell'Alto Adige, Istituto di Studi per l'Alto Adige, Bolzano, 1934-XII, pag. 166, illustrato: L. 25.

Per presentare alla critica scientifica un esempio pratico della raccolta del materiale per un dizionario toponomastico dell'Alto Adige, il chiaro glottologo trentino ha illustrato un'unità territoriale ben definita, il territorio dei comuni di Appiano e di Caldaro, unità particolarmente interessante perchè marginale all'italiana Valle di Non. L'A. ricerca con profonda dottrina l'origine e le successive trasformazioni di tutti i toponimi forniti dalla carta austriaca al 75.000, dalla carta del-

l'I.G.M. al 25.000, dalle mappe catastali austriache e dal libro fondiario, confrontandoli con le pubblicazioni a stampa esistenti, con lo spoglio del voluminosissimo catasto Teresiano (a. 1775 circa) e di tutti i documenti archivistici accessibili. Il lavoro, minuzioso e vastissimo, benchè limitato a due soli comuni (962 nomi di luogo con la loro documentazione storica, studiati etimologicamente), dà una chiara idea di quanto resta da fare per giungere all'auspicato dizionario toponomastico alto-atesino, che non è semplicemente un desiderio di scienziati, ma una necessità nazionale. Solo con questa faticosa ricerca sarà possibile di rendersi conto della reale storia linguistica atesina, opponendo alle opere d'oltralpe i risultati di studi nostri, di cui è cospicua parte questo saggio, indubbiamente frutto di lungo studio e di matura dottrina e che col noto volume *Popoli e lingue dell'Alto Adige* (Firenze 1931) e altre simili pubblicazioni di toponomastica venostana valse recentemente all'A. il solenne encomio dell'Accademia d'Italia.

JULES PAYOT. – *Les Alpes éducatrices - Mon Chamonix*. – Librairie Payot, Chamonix e presso l'Autore, Aix-en-Provence, 1933, pag. 264: Fr. 15.

L'A., rettore onorario dell'Università di Aix-Marseille, notissimo per i suoi volumi sull'« Educazione della volontà », sul « Lavoro intellettuale e la volontà » e sull' « Arte di scrivere », fratello di un alpinista illustre, che per primo fece la traversata del colle del Gigante in sci, ha vissuto gli anni eroici dell'alpinismo e ha condensato in queste cristalline pagine la sua passione ragionata per la montagna e il suo pensiero circa l'influenza benefica della montagna sull'uomo. Non già un trattato metodico, ma una sostanziosa « causerie », che, rievocando esperienze e aneddoti personali o prendendo ad esempio Chamonix e il Monte Bianco, tocca di tutti i problemi della montagna e fa vibrare tutta la poesia delle Alpi. Chi veramente, profondamente ama la montagna leggerà con delizia le pagine sulla « psicologia dell'alpinista » e consentirà con l'A. quando afferma che « è utile che ogni anno le Alpi facciano delle vittime, perchè sussista nel cuore di ogni amante della montagna la santa paura, sola generatrice dei grandi coraggi. I pazzi sono i deboli, che vivono al disotto delle loro capacità d'energia, schiavi d'un corpo pesante, sensuale, esigente, che teme lo sforzo ». L'opera è anche il testamento spirituale del Payot, il « messaggio che ha ricevuto dalla sua valle natia ».

ARNALDO CIPOLLA. – *Al lago Ciad*. – Casa Ed. Giacomo Agnelli, Milano, 1 vol. di pag. 260: L. 12.

Il Cipolla, giornalista notissimo, che già nel 1905 si era spinto nei pressi del grande Lago Africano, ha ora rifatto il suo viaggio soffermandosi a lungo e studiando le condizioni economiche, politiche e sociali delle popolazioni negre disseminate nel vasto territorio suddiviso fra la Nigeria britan-

...ica, l'Africa Occidentale ed Equatoriale francese, e il Mandato Francese del Camerum. Il libro, che rivela nel Cipolla una singolare e del resto riconosciuta competenza nei problemi coloniali, dedica un cenno importante all'opera compiuta, specialmente in Nigeria da impresari di costruzioni e mano d'opera italiani, dimostratisi una volta di più colonizzatori di primo ordine.

ENRICO F. REZZA. – *Il nuovo Codice della strada*. – R. Noccioli, Empoli, 1934-XII, pag. 139; L. 11.80.

Un altro volume di utile consultazione per una organica conoscenza delle norme contenute nel recente «Testo Unico per la tutela delle strade e della circolazione». Pregi particolari di questo manuale sono un dettagliato indice alfabetico e un accurato specchio di raffronto fra le norme nel Codice Stradale del 1928 e quelle attualmente in vigore.

Turbine idrauliche e macchinari accessori - Lubrificazione. – Un fascicolo di pag. 74 di gr. formato con 62 illustraz. – Pubblicato a cura della S. A. Lubrificanti A. Foltzer Barabino e Graeve, Genova, 1933-XI, edit.

Più volte abbiamo avuto occasione di parlare dell'utilissima collana di pubblicazioni tecniche, edite in veste assai degna e con testo e illustrazioni assai chiare, dalla Soc. Foltzer con lo scopo di fornire una guida sicura ed obbiettiva per una buona lubrificazione per i vari tipi di macchine, dall'automobile all'autocarro, ai grandi motori Diesel, ecc.

Il presente fascicolo, 17° della serie, (che come i precedenti viene inviato gratuitamente a chi ne faccia richiesta direttamente alla Casa in Genova), premesso un opportuno richiamo ai vari tipi di turbine idrauliche oggi in uso, delle quali fornisce chiarissime piante e spaccati, illustra le leggi fisiche che regolano la lubrificazione di dette macchine e conclude con un rapido riassunto dei requisiti che debbono avere i lubrificanti destinati a tale impiego.

UMBERTO BORSARI. – *Nuovo Codice della Circolazione stradale e dell'Automobile*. – Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1934-XII, pag. 411: L. 20.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Portolano del Mediterraneo*, Vol 7°, *Costa Nord del Marocco e costa d'Algeria e Tunisia*. – Genova 1933-XI, pag. 324: L. 20.

ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA R. MARINA. – *Radioservizi per la Navigazione* – volume I. *Stazioni Radiogoniometriche, Radiofari, Segnali, Orari e Avvisi R. T. ai naviganti*. – Aggiornato al 1° gennaio 1934. – Tipografia dell'Istituto Idrografico della R. Marina, Genova, 1934-XII, pag. 196, L 10.

FOSCO MARAINI. – *Guida dell'Abetone per lo sciatore.* – Pag. 48, ill., con annesso uno schema topografico al 25.000, edita sotto gli auspici della Staz. di Soggiorno e Turismo dell'Abetone e della Sezione Fiorentina del C.A.I., 1934-XII: L. 5.

EDGARDO BARTELLUCCI. – *Espropriazioni per causa di pubblica utilità.* – Milano, Ditta Tip. Ed. Libraria L. di G. Pirola, 1934-XII, pag. 375: L. 25.

A. GIANNINI. – *La convenzione di Ginevra sul regime internazionale delle ferrovie.* – Associazione Italiana per la Società delle Nazioni, Roma, 1934-XII, pag. 46: L. 7.

Nuovissima Guida e pianta di Monza. – Pag. 250, ill. e dotata d'una pianta in nero. Direzione e Amministraz., Monza, via Volturno N. 20; Editore Tip. Artigianelli, Monza, 1934-XII: L. 5.

F. ZORZI – *Vittorio Dal Nero e il Museo Civico di Storia Naturale - 1904-1933-XII.* – Verona, Società Editrice Arena, pag. 16.

Il Nuovo Codice Stradale – raccolto e coordinato dal Dott. E. Dusini, Padova, Ed. R. Zannoni, 1934-XII, pag. 122: L. 7.

GAETANO DE CAMILLIS. – *L'Imposta sui Cani.* – Como, Tip. Ed. Cesare Nani, un vol. di pag. 77: L. 4,50.

Statistica dei Soci al 30 aprile 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1934		N. 165 372
Soci annuali per il 1934 iscritti alla stessa data		» 13 452
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Soci vitalizi iscritti al 30 aprile 1934	» 3 197	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1934	» 12 146	
		» 234 877
		N. 413 701
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1933 che non pagarono ancora la quota del 1934 e presumibili nuove iscrizioni		» 7 000
Totale Soci		N. 420 701

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI
Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

FIUGGI
LA VERA MARCA
DIFFIDARE DELLE CONTRAFFAZIONI
UNICA SORGENTE DI FAMA MONDIALE GLORIOSA DA SECOLI
ACIDO URICO GOTTA CALCOLI RENELLA
PALAZZO DELLA FONTE M. 700 S.M. MAGGIO - OTTOBRE
DI FAMA EUROPEA GRAN LUSSO CONCERTI
FIUGGI
SOC. AN. FIUGGI (ANTICOLANA)
ROMA - PIAZZA DELLA PILOTTA, 3
Agente Generale per la vendita in Italia e Colonie
CAV. VINCENZO ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI, 3

Saxlehner, Bud

ANISETTA
MELETTI
Silvio Meletti
Ascoli Piceno

QUESTI NUOVI
SANDALI
AQUILA

SOCIETÀ GRAFICA C. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80